

Parkeren in de woonomgeving

Resultaten onderzoek 2018

In opdracht van de gemeente Houten

Projectnummer 20772

Maart 2018

Laurette Haas

Machteld de Vos

TOTTA

*Totta Research N.V.
Burgemeester Stramanweg 105F
1101 AA Amsterdam*

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
Achtergrond	3
Samenvatting	4
1. Tevredenheid met parkeren	6
2. Parkeermogelijkheden	9
3. Parkeren op maat.....	13
4. Maatregelen en gedrag.....	15
5. Bedrijfsbussen	17
6. Advies aan de gemeente.....	18
7. Verschillen op basis van wijk.....	21
8. Verschillen op basis van leeftijd.....	24
Bijlage 1 – Respondentenprofiel.....	26
Bijlage 2 – Processtatistieken	27
Bijlage 3 – Vragenlijst.....	28

Achtergrond

Aanleiding onderzoek

De gemeente Houten wil graag weten hoe inwoners het parkeren in hun directe woonomgeving ervaren. Zij heeft daarom een onderzoek gehouden onder deelnemers van het burgerpanel. Op basis van hun antwoorden kan de gemeente haar parkeerbeleid verder aanscherpen, ontwikkelen en eventueel bijstellen.

Opzet onderzoek

Voor het onderzoek zijn alle 1.358 leden van het Burgerpanel uitgenodigd om deel te nemen aan een online enquête. In de periode van 15 februari tot en met 5 maart 2018 hebben in totaal 924 panelleden deelgenomen aan het onderzoek. Dit betekent een respons van 68%. Deze meer dan gemiddeld hoge respons geeft aan dat het onderwerp leeft onder de bevolking en als belangrijk wordt ervaren.

De resultaten van het onderzoek zijn gewogen naar leeftijd, wijk en geslacht, zodat deze representatief zijn voor de gehele Houtense bevolking. De resultaten worden gerapporteerd op totaalniveau. Daarnaast is gekeken naar verschillen tussen groepen bewoners op basis van leeftijd en wijk. In de bijlage is een respondentenprofiel opgenomen.

Een groot deel van de vragen is eerder voorgelegd aan inwoners in een onderzoek in 2011. Waar mogelijk wordt een vergelijking gemaakt met de resultaten van dit onderzoek.

Samenvatting

Kleine meerderheid is tevreden over parkeermogelijkheden in de wijk

Zes op de tien inwoners zijn tevreden over de parkeermogelijkheden in hun buurt. Zij hebben meestal geen probleem om hun auto te parkeren, op eigen terrein dan wel in de directe omgeving van hun woning. Eén op de vijf is echter ontevreden, met name inwoners uit de zuidelijke wijken ervaren vaker problemen. Ontevreden inwoners ervaren vaak een tekort aan parkeerplekken in de nabije omgeving en storen zich er aan dat buurtbewoners geen gebruik maken van parkeergelegenheid op eigen terrein. Ook auto's van inwoners uit andere wijken of het parkeren van bedrijfsbussen kunnen tot ergernis leiden.

Bijna de helft van de Houtenaren kan één of meerdere auto's op eigen terrein parkeren en zij zeggen vrijwel allen hier (vrijwel) altijd gebruik van te maken. Desondanks vindt een deel van de Houtenaren dat inwoners met eigen parkeergelegenheid nog vaak de auto op straat zetten. Autobezitters zonder eigen parkeergelegenheid hebben meestal wel een plek op acceptabele loopafstand van hun huis. Minder dan één op de tien autobezitters heeft geen parkeermogelijkheden in de directe omgeving. Hoewel er meestal wel plekken dichtbij de woning aanwezig zijn, zijn deze niet altijd beschikbaar. Eén op de acht autobezitters kan regelmatig (één of meerdere keren per week) geen plek op acceptabele loopafstand vinden. Dit probleem speelt vooral in de namiddag en avond, wanneer veel inwoners thuis komen van werk of afspraken.

Hoewel niet alle Houtenaren tevreden zijn met de huidige parkeermogelijkheden is de grote meerderheid van hen wel blij dat in Houten nog niet alles wordt gereguleerd en zij willen dit graag zo houden. Wel vindt een meerderheid van de inwoners dat de gemeente de huidige regels strenger mag handhaven.

Lichte toename tevredenheid met parkeermogelijkheden in vergelijking met 2011

In 2011 is ook een onderzoek gehouden naar de beleving van de parkeermogelijkheden in Houten. De tevredenheid is nu licht verbeterd in vergelijking met de situatie zeven jaar geleden. Vooral inwoners van de noordelijke wijken zijn nu tevredener dan in 2011. Autobezitters geven nu vaker aan dat er parkeergelegenheid dicht bij hun huis is en zij hebben iets minder vaak moeite om een parkeerplek op acceptabele loopafstand te vinden.

Redelijk draagvlak voor deelauto's in het algemeen, maar persoonlijke interesse en gebruik zijn nog steeds zeer beperkt

De helft van de inwoners ondersteunt beleid dat voorziet in het terugdringen van het bezit van een tweede of derde auto door het aanbieden van meer deelauto's (zoals Greenwheels of Wheels4All). Wanneer dit ten koste zou gaan van de parkeerplaatsen dicht bij de eigen woning, zijn er echter even veel tegen- als voorstanders van dit beleid. Minder dan één op de 20 Houtenaren maakt nu al wel eens gebruik van deelauto's. Dit zijn voornamelijk inwoners zonder eigen auto. Eén op de vijf autobezitters zou wel overwegen om een auto weg te doen als er een deelauto dicht bij de eigen woning beschikbaar zou zijn, maar de interesse is meestal niet heel concreet. In vergelijking met 2011 zijn gebruik en interesse voor deelauto's niet veranderd.

De aanpak "Parkeren op Maat" is nog weinig bekend, maar zou kunnen helpen bij parkeerproblemen

Bij parkeerproblemen in woonwijken werkt de gemeente met de aanpak "Parkeren op Maat". Deze aanpak is nog relatief onbekend: één op de zeven inwoners heeft er wel eens van gehoord. Eén op de drie inwoners meent echter dat de aanpak wel iets voor hun straat zou kunnen betekenen. Vooral inwoners die vaak moeite hebben om een parkeerplek te vinden, zien kansen. Een deel van de inwoners denkt dat de aanpak geen zin heeft, zolang deze zich beperkt tot ruimteproblemen, omdat ze het parkeerprobleem meer zien als een gedragsprobleem. Veel inwoners vinden het zinvol dat inwoners met elkaar in gesprek gaan in straten met overlast. Ook is lang niet iedereen bereid om groen of speelplekken in te leveren voor extra parkeerplekken. Hierover zijn de meningen sterk verdeeld: een deel van de Houtenaren vindt dat groen zo veel mogelijk behouden moet blijven en wijken autoluw moeten zijn, ook als zij zelf iets verder moeten lopen. Een andere groep, vindt juist dat Houten beter moet inspelen op de behoeften van forensen (woon-werkverkeer) en ouderen en moet voorzien in voldoende dichtbij gelegen parkeerplekken.

Bedrijfsbusjes veroorzaken enige overlast

De gemeente krijgt wel eens klachten van inwoners die last hebben van bedrijfsbussen die in hun straat staan geparkeerd. Twee derde van de inwoners ziet wel eens busjes in de eigen straat staan en de helft van hen ervaart dit soms als overlast. Hoewel weinig Houtenaren dit probleem spontaan noemen, herkennen veel inwoners dit wel. De busjes passen niet altijd op de bestaande parkeerplekken en ontnemen zicht, waardoor volgens sommige inwoners onveilige situaties ontstaan.

Als we dieper in de gegeven antwoorden duiken, komen we een aantal achterliggende oorzaken van ontevredenheid tegen. Veel Houtenaren geven aan dat er voor bewoners meestal wel plek is, maar dat er geen ruimte voor bezoekers is.

'Te weinig parkeerplaatsen. Bezoek kan vaak niet in eigen straat parkeren en soms staat het zo vol met auto's, dat het lastig is door de straat te rijden.'

'Onvoldoende plek voor bezoekers.'

'Door de komst van bedrijfauto's en busjes en de toename van tweede/derde auto is de beschikbaarheid van parkeerplaats voor bezoek soms lastig te vinden.'

Ook merken veel inwoners op dat buurtbewoners de auto niet op eigen terrein plaatsen, waar dat wel mogelijk is. De aanwezige parkeergelegenheid op eigen terrein is dan bij de tuin getrokken; de carport wordt gebruikt als opslag of kantoor.

'Alle woningen in de buurt hebben voldoende ruimte voor 1 of 2 auto's op het eigen terrein of in de garage. Maar toch parkeren veel bewoners hun auto's op de publieke parkeerplaatsen.'

'Het blijkt dat heel wat bewoners de carport niet gebruiken voor een auto. Het is meer een soort van opslag voor van alles en nog wat. De auto wordt dan geparkeerd op bezoekersparkeerplaatsen die daar eigenlijk niet voor bestemd zijn. Het zou een goede zaak zijn als mensen verplicht zouden worden hun auto op eigen terrein te parkeren als daarvoor een voorziening gemaakt is.'

Wat ook vaak voor ergernis zorgt, is de aanwezigheid van geparkeerde auto's van niet-buurtbewoners: werknemers van nabijgelegen kantoorpanden, Houtenaren uit een andere wijk, mensen die een dagje gaan winkelen en gratis willen parkeren. Dit hangt deels samen met de blauwe zone: inwoners net buiten die zone hebben hier vaak mee te maken. Soms gaat het niet om auto's, maar om bedrijfsbussen of langdurig gestalde caravans en aanhangers die de plekken voor bewoners bezet houden.

'Omdat we vlak bij het Rond wonen en de auto's van het winkelpersoneel de parkeerplaatsen bezetten net buiten de blauwe zone kunnen we zelf onze auto niet meer kwijt, sinds de invoering van de blauwe zone is dit echt vervelend geworden. Het zou zo moeten zijn dat de bewoners de auto kunnen parkeren en dat deze niet bezet worden gehouden door het winkelpersoneel.'

'De parkeerplaats wordt regelmatig gebruikt door bewoners en bezoek van de kantoorflats op het Achterom. Terwijl zij een eigen parkeergarage hebben.'

'Parkeren word bij ons ook gedaan door bewoners van andere wijken, die ook zelf hun eigen parkeerplaatsen hebben.'

Lang niet altijd gaat het echter om oneigenlijk gebruik van bestaande plekken. Veel inwoners geven ook aan dat er sprake is van parkeeroverlast. Er wordt op de stoep of in het gras geparkeerd, of langs de straat, wat voor gevaarlijke wegversmallingen en onveilige situaties zorgt. Zij leggen de schuld hiervan vaak bij de parkeerders, maar er wordt wel een beroep gedaan op de gemeente om in dergelijke situaties strenger te handhaven.

'Er zijn soms auto's geparkeerd op plekken die daar niet voor bedoeld zijn. Bijvoorbeeld op de stoep, half in de berm, op een kliko-opstelplaats, etc. Nu zijn dat ook vaak mensen die te beroerd zijn om een klein stukje te lopen, want bijna altijd is er op korte loopafstand wel plek. Handhaving is dus wel degelijk erg belangrijk!'

'Mensen zijn wat gemakzuchtig soms.'

'Te veel auto's die op de stoep parkeren als er parkeerplaatsen genoeg zijn.'

'Er staan vaak auto's geparkeerd op plekken waar het niet mag. Er ontstaan hierdoor gevaarlijke situaties. En van handhaving is niets te merken.'

'Een probleem is dat meerdere mensen hun auto niet in een parkeervak zetten maar midden op straat. Hier wordt door de gemeente niet op gehandhaafd.'

Met name 's avonds en in mindere mate in het weekend ervaren mensen parkeerproblemen.

'Auto's parkeren 's avonds op de stoep.'

'In de avond en het weekend is het soms echt heel druk.'

'Als je 's avonds na 19.00 uur thuis komt, kun je vaak niet parkeren in de buurt van het huis.'

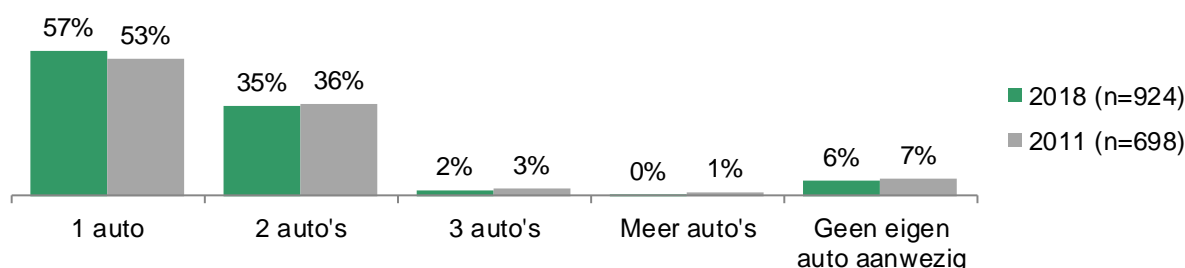
2. Parkeermogelijkheden

2.1 Meeste Houtenaren hebben parkeermogelijkheden op eigen terrein of dicht bij huis

Vrijwel alle Houtense huishoudens hebben één of meerdere auto's, slechts 6% van de inwoners heeft geen auto, leaseauto of bedrijfsbus. De meeste huishoudens hebben één auto, maar ruim een derde (38%) heeft twee of soms zelfs meer auto's. Deze situatie is vergelijkbaar met 2011.

Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig (dit is inclusief eventuele leaseauto/bedrijfsbus)*

Basis = allen



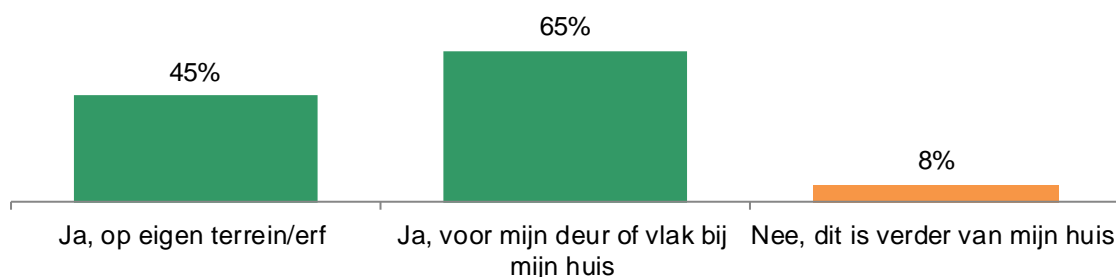
* In 2011 is niet expliciet aangegeven dat ook bedrijfsbussen meetelden

Bijna de helft van de inwoners met een auto (45%) kan één of meerdere auto's op eigen terrein parkeren. Inwoners met meer dan één auto hebben vaker (ook) een parkeerplek op eigen terrein dan degenen met één auto (57% versus 37%). Daarnaast beschikt bijna twee derde van de autobezitters over parkeergelegenheid in de nabije omgeving van hun huis. Bijna één op de tien (8%) kan de auto niet direct bij de woning parkeren en moet iets verder lopen. Zij zijn minder tevreden over de parkeergelegenheid in hun buurt dan inwoners die dicht bij hun huis kunnen parkeren (46% versus 64% tevreden).

Is het direct bij uw woning mogelijk één of meerdere auto('s) te parkeren?

Basis = één of meer auto's in huishouden (n=924)

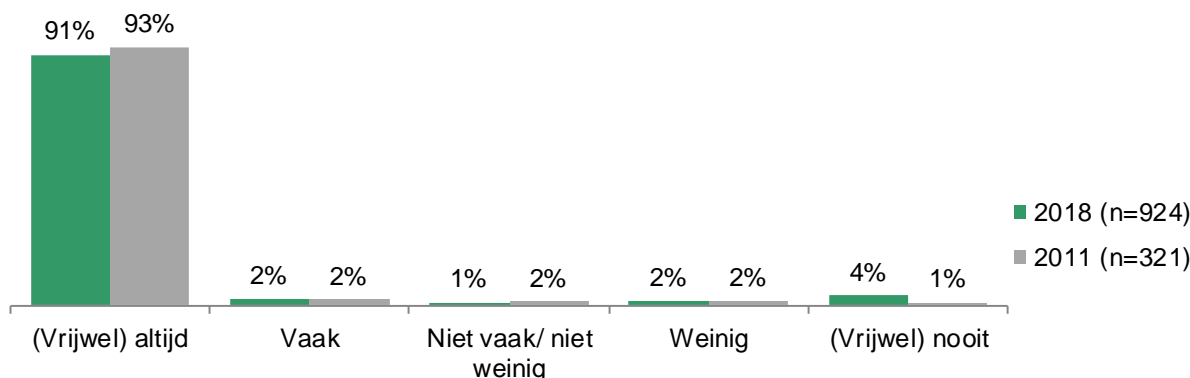
Meerdere antwoorden mogelijk



Inwoners die over parkeergelegenheid op eigen terrein beschikken, maken hier ook vrijwel allen gebruik van. De meesten van hen zetten hun auto zelfs (vrijwel) altijd op de eigen plek. Slechts 4% gebruikt de plek op eigen terrein (vrijwel) nooit. Dit beeld is vergelijkbaar met 2011.

Hoe vaak gebruikt u uw parkeergelegenheid op eigen terrein?

Basis = parkeergelegenheid op eigen terrein



2.2 Eén op de vijf Houtenaren kan niet altijd dicht bij de eigen woning parkeren

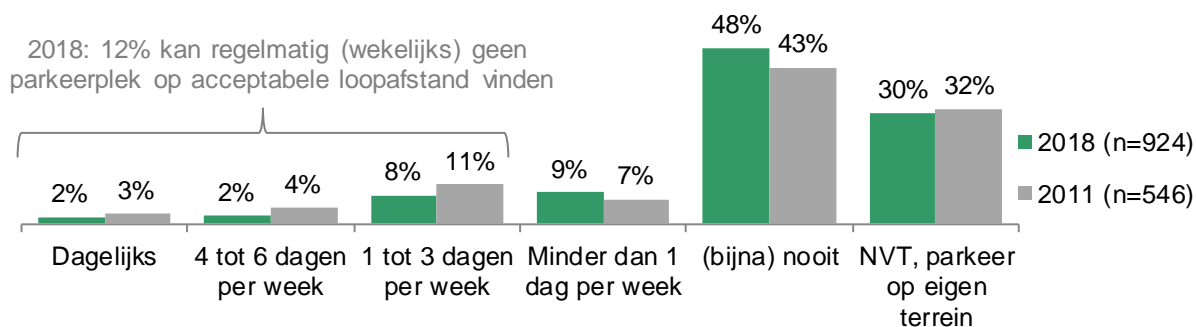
Eén op de vijf autobezitters loopt er wel eens tegen aan dat hij of zij de auto niet op acceptabele loopafstand van de eigen woning kan parkeren. Eén op de acht (12%) heeft hier zelfs wekelijks mee te maken. Vooral inwoners die meer dan één auto bezitten kunnen regelmatig geen plek dicht bij huis vinden (26% versus 18% van degenen met één auto).

Inwoners die soms geen nabije parkeerplek kunnen vinden zijn logischerwijs minder tevreden over de parkeergelegenheid in hun omgeving dan inwoners die hier nooit tegenaan lopen (20% versus 74% tevreden). Ook inwoners met jonge kinderen kunnen relatief vaak geen plek vinden (25% van hen kan wel eens geen plek vinden versus 19% van de gezinnen zonder jonge kinderen).

In vergelijking met 2011 komt het iets minder vaak voor dat inwoners niet op acceptabele loopafstand van hun woning kunnen parkeren. Het aandeel inwoners dat hier wel eens mee te maken heeft is gedaald van 25% naar 21%. Het aandeel inwoners dat vier dagen per week of vaker geen parkeerplek dichtbij huis kan vinden is gedaald van 7% naar 4%.

Hoe vaak komt het voor dat u geen parkeerplek op acceptabele loopafstand van uw huis kunt vinden?

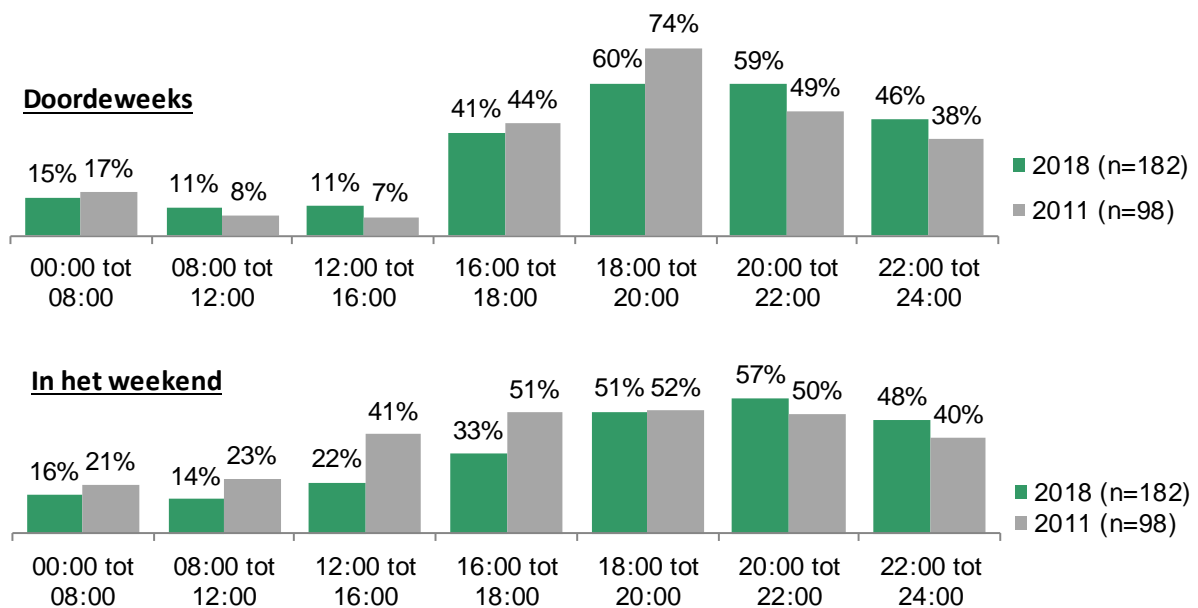
Basis = één of meer auto's



De parkeerproblemen doen zich vooral voor in de namiddag en avond, wanneer veel mensen terugkomen van hun werk of van afspraken 's avonds. Dit geldt zowel voor doordeweeks als in het weekend, al is het probleem tussen 16:00 en 20:00 doordeweeks (na werktijd) nog wat groter dan in het weekend.

In vergelijking met 2011 doet het probleem zich doordeweeks wat minder vaak voor tussen 18:00 en 20:00, maar lijkt het iets vaker voor te komen tussen 20:00 en 22:00. In het weekend hebben inwoners minder vaak moeite om voor 18.00 een parkeerplek op acceptabele loopafstand te vinden, maar lijken er wat vaker problemen te zijn na 20.00.

Op welk tijdstip komt het met name voor dat u moeilijk een parkeerplek vindt?
 Basis = kan soms geen parkeerplek dicht bij huis vinden



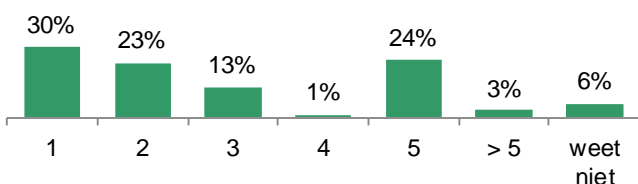
Hierbij beschouwen Houtenaren een afstand van 120 meter of maximaal 3 minuten lopen tot aan de eigen woning gemiddeld genomen als acceptabel. De helft van de Houtenaren wil echter hooguit 2 minuten of 100 meter lopen.

Wat vindt u een acceptabele tijdsduur om in uw buurt te zoeken naar een openbare parkeerplaats?

Basis = allen (n=924)

Aantal minuten

Gemiddeld: 2,8 minuten

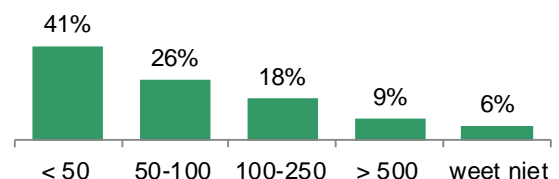


Wat vindt u een acceptabele afstand in uw buurt om een auto te parkeren?

Basis = allen (n=924)

Aantal meters vanaf de voordeur van uw woning

Gemiddeld: 120 meter

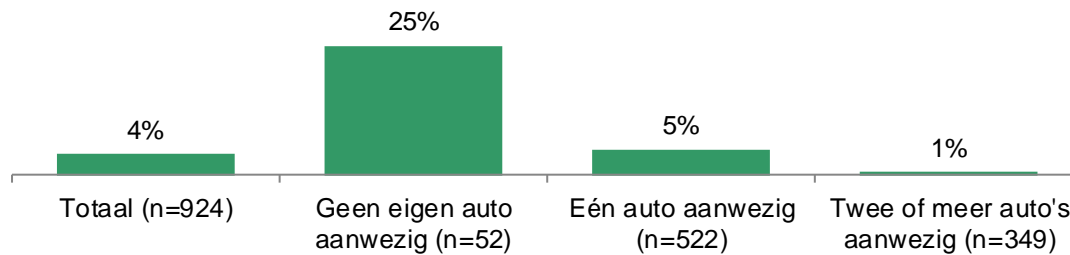


2.3 Gebruik van en animo voor deelauto's is nog beperkt

4% van de inwoners maakt wel eens gebruik van een deelauto, zoals Greenwheels of Wheels4all. Het gebruik is het hoogst onder inwoners die zelf geen auto hebben binnen hun huishouden, maar ook een klein deel (5%) van de huishoudens die één auto hebben, maakt er wel eens gebruik van.

Maakt u wel eens gebruik van een deelauto (bijvoorbeeld van Greenwheels of Wheels4all)?

% Ja, basis = allen



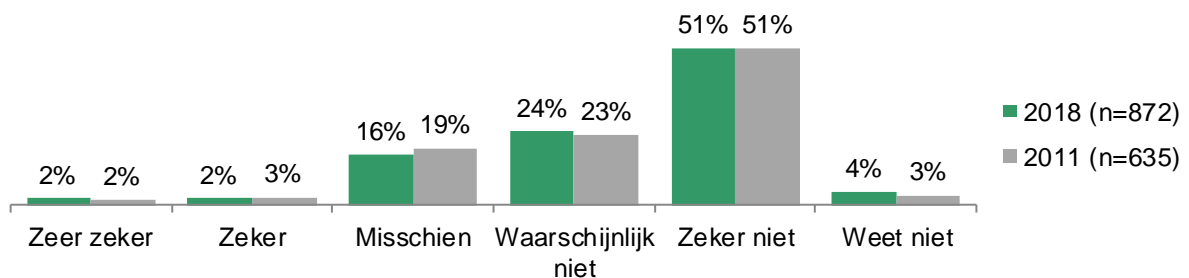
Eén op de vijf autobezitters (20%) zou overwegen om (één van) de eigen auto('s) weg te doen en voortaan gebruik te maken van een deelauto als zo'n auto dicht bij huis beschikbaar zou zijn. 4% van de autobezitters zou dit (zeer) zeker doen. Voor de meeste autobezitters is dit echter geen optie.

Opvallend is dat degenen die nu wel eens problemen hebben om een parkeerplek op acceptabele loopafstand te vinden, een deelauto minder snel overwegen dan degenen die nu altijd dichtbij kunnen parkeren (9% versus 24%). Houtenaren met meerdere auto's binnen het huishouden staan niet anders tegenover deelauto's dan inwoners met maar één auto.

In vergelijking met 2011 is de interesse in gebruik van deelauto's niet veranderd.

Zou u (één van) uw eigen auto('s) wegdoen en voortaan gebruik maken van een deelauto als zo'n auto dicht bij uw woning beschikbaar zou zijn?

Basis = autobezitters



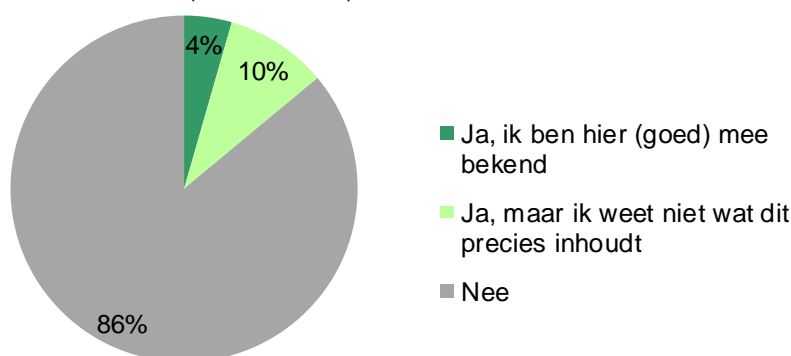
3. Parkeren op maat

De gemeente is terughoudend met het aanleggen van extra parkeerplaatsen. De aanleg van parkeerplaatsen gaat immers ten koste van ruimte die nu voor iets anders gebruikt wordt. Bij parkeerproblemen in woonwijken werkt de gemeente met de aanpak "Parkeren op Maat". Met deze aanpak wordt op verzoek van en samen met (een werkgroep van) bewoners onderzoek gedaan naar het tekort aan parkeerplaatsen en wordt er samen naar oplossingen gezocht. Als uit het parkeeronderzoek naar voren komt dat er een structureel tekort is aan parkeerplaatsen en er voldoende draagvlak in de buurt is, wordt er gekeken naar de mogelijkheden voor de aanleg van extra parkeerplaatsen.

De aanpak "Parkeren op Maat" is nog niet goed bekend onder inwoners. Eén op de zeven (14%) heeft er wel eens van gehoord en 4% is er goed mee bekend. De meeste inwoners hebben er echter nog nooit van gehoord.

Was u hiervoor bekend met "Parkeren op Maat" om parkeerproblemen in de straat aan te pakken?

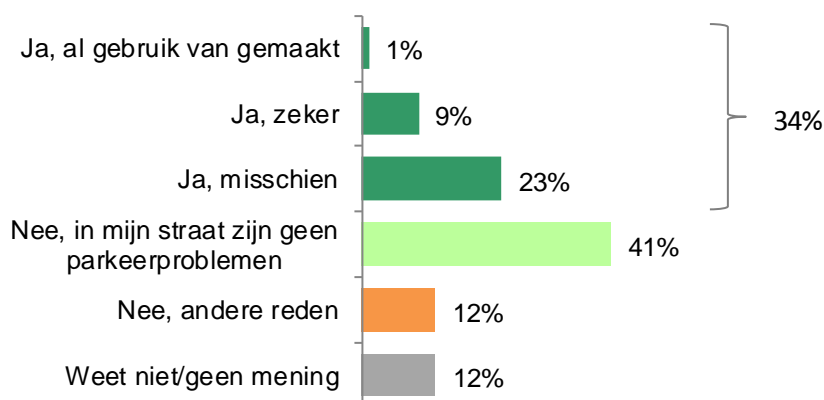
Basis = (allen, n= 924)



Een op de drie inwoners denkt dat de aanpak iets zou kunnen betekenen voor hun eigen straat, enkele inwoners hebben er zelf ook al ervaring mee. Vooral inwoners die zelf soms geen plek op acceptabele loopafstand kunnen vinden, denken vaak dat Parkeren op Maat zou kunnen helpen om hun probleem op te lossen: 62% van hen meent dat de aanpak wel iets voor hen zou kunnen betekenen. Maar ook van de inwoners die zelf vrijwel altijd hun auto dicht bij huis kunnen parkeren ziet nog 27% wel iets in de aanpak. Mogelijk ervaren zij zelf geen problemen, maar signaleren zij deze wel bij buurtbewoners of wanneer zij bezoek krijgen. Vooral in Zuidoost menen veel inwoners (40%) dat de aanpak wel iets voor hun straat zou kunnen betekenen.

Zou deze aanpak iets kunnen betekenen voor uw straat?

Basis = allen, n= 924



Inwoners die menen dat 'Parkeren op Maat' niet van betekenis kan zijn voor hun straat, geven vaak aan dat de parkeerproblemen niet structureel, maar incidenteel zijn, bijvoorbeeld alleen bij bezoek of feestjes. Ook geloven verschillende Houtenaren dat de parkeerproblemen niets met ruimte, maar juist met gedrag te maken hebben. Zo willen parkeeders vaak koste wat het kost dicht bij hun huis parkeren en staan ze dus fout geparkeerd, terwijl er verderop voldoende plekken zijn. Of gebruiken buren de parkeerplek op hun eigen terrein niet. Ook zien meerdere inwoners dat de beschikbare plekken voor buurtbewoners gebruikt worden door anderen, bijvoorbeeld mensen uit andere buurten of medewerkers van nabijgelegen bedrijven.

'Er is geen gebrek aan parkeerplaatsen; mensen gebruiken hun eigen parkeerplaatsen niet.'

'Er is voldoende plaats, maar mensen zijn lui.'

'Er is voldoende plek. Behoefte aan handhaving op foutparkeeders, zodat de plaatsen ook gebruikt worden i.p.v. de auto maar overal te parkeren (op stoep, in het gras, etc.)'

'Er zijn alleen parkeerproblemen als er veel bezoekers zijn, bijv. bij verjaardagen.'

'Het is vaker een gedragsprobleem dan een ruimteprobleem. Als gedragsverandering wel onderdeel is van Parkeren op Maat zou het een idee zijn.'

Ook hier komt het probleem met de blauwe zone een aantal keer terug. Sommige inwoners hebben gemerkt dat het werken met zones kan leiden tot een verplaatsing van het probleem en dus vrezen ze dat een oplossing in hun straat juist problemen in andere straten zal veroorzaken. Een enkeling is dermate teleurgesteld in eerder contact over parkeerproblemen met de gemeente – al dan niet binnen de 'Parkeren op Maat'-aanpak – dat hij niet (nogmaals) wil deelnemen.

'Naar gemeente geweest jaren terug, geen actie ondernomen, probleem niet erkend!'

'Er zijn parkeerplekken voldoende, echter wordt er hoofdzakelijk buiten de blauwe zone geparkeerd waardoor daar te weinig parkeerplekken ontstaan terwijl er veel open parkeerplekken zijn binnen de blauwe zone.'

Een ander, meerdere keren genoemd argument is echter dat de inwoners geen extra parkeerplekken in de buurt willen. Reden hiervoor is soms dat er geen ruimte meer voor is, maar sommige Houtenaren willen simpelweg ook niet meer auto's in de buurt, en zeker niet ten koste van groenvoorziening of veiligheid.

'In onze straat zijn geen mogelijkheden voor extra parkeergelegenheden zonder dat de veiligheid in het geding komt.'

'Ik wil minder auto's in de straat.'

'Niet nodig! Liever speelruimte voor kinderen en groen houden.'

'Geen extra ruimte beschikbaar en waarschijnlijk geen draagvlak voor wegdoen auto's.'

'Er lijkt nu geen ruimte meer over te zijn waar extra parkeerplaatsen kunnen komen.'

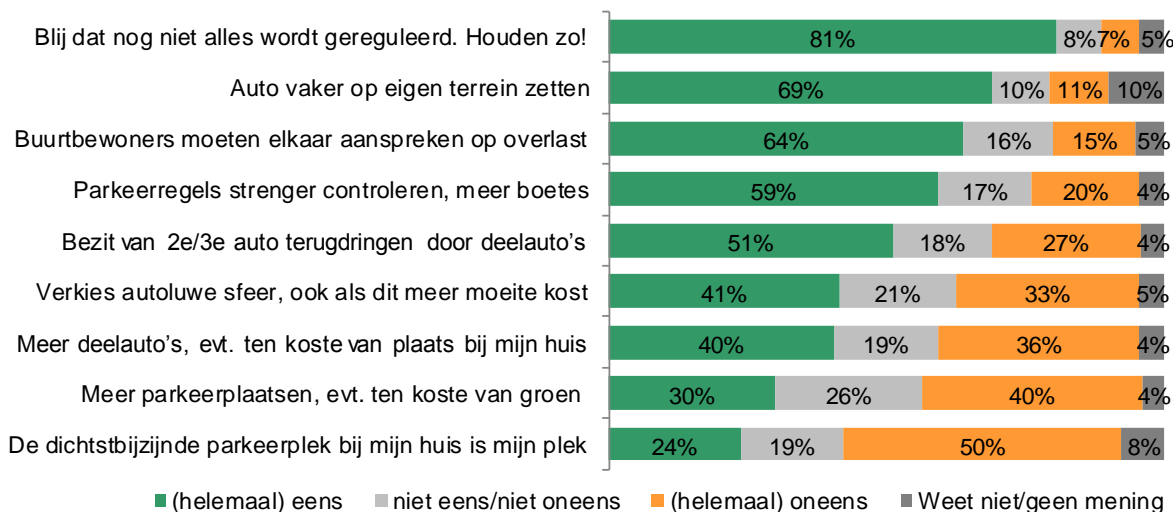
4. Maatregelen en gedrag

In verschillende straten en buurten in Houten bestaan parkeerproblemen. Er zijn verschillende oplossingen hier voor mogelijk. Eén daarvan is het reguleren van de parkeermogelijkheden met vergunningen en zones. Veel inwoners zijn echter blij dat nu nog niet alles in de gemeente gereguleerd wordt en zij willen dit graag zo houden. Een kleine meerderheid vindt wel dat de gemeente de huidige regels strenger mag controleren en meer boetes mag uitdelen. Daarnaast vinden veel inwoners dat buurtbewoners bij problemen zelf oplossingen moeten zoeken binnen de bestaande situatie: circa twee derde vindt dat inwoners de auto's vaker op eigen terrein moeten zetten en dat buurtbewoners met elkaar in gesprek moeten gaan als er sprake is van overlast.

De helft van de inwoners steunt het beleid van de gemeente om het bezit van tweede of derde auto's terug te dringen door het aanbieden van deelauto's. Deze steun daalt tot minder dan de helft (40%) als dit zou betekenen dat er een parkeerplek bij hun eigen huis zou verdwijnen. Het beleid ten aanzien van deelauto's wordt vooral gesteund door inwoners die nu meestal voldoende plek hebben in hun eigen straat (54% van hen steunt het beleid, 45% ook als de deelauto voor de eigen deur komt). In straten waar inwoners meer moeite hebben om een plek te vinden en oplossingen het hardst nodig zijn, is er juist wat minder draagvlak (32% steunt het beleid, 17% ook als de deelauto voor de eigen deur komt). Er is dus vooral steun zolang men er zelf geen directe consequenties van ervaart. Dit zien we ook bij de maatregelen gericht op een autoluwe sfeer en meer parkeerplaatsen: als dit betekent dat men zelf verder moet lopen of wanneer er groen voor verdwijnt, is minder dan helft van de inwoners hier voorstander van.

In sommige buurten/straten bestaan parkeerproblemen. In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende maatregelen of opvattingen?

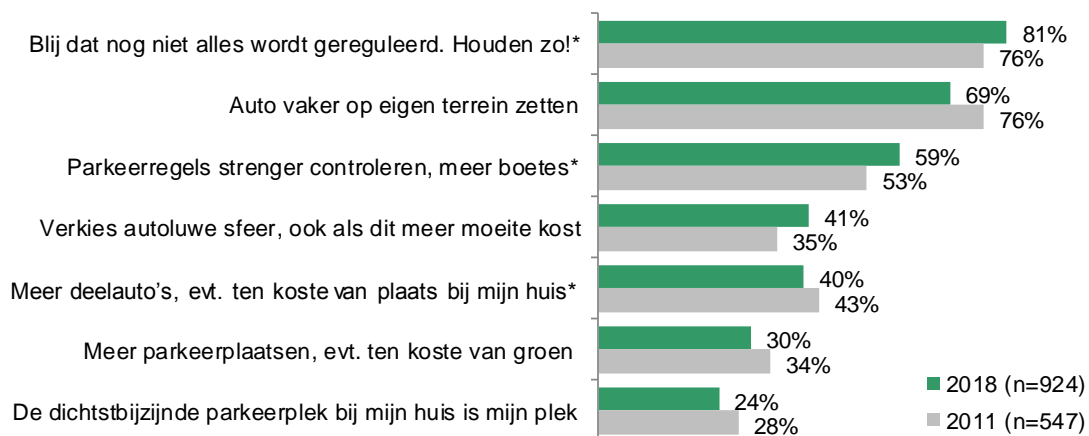
Basis = allen (n=924)



In vergelijking met 2011 is de houding van de inwoners niet wezenlijk veranderd, maar zijn wel wat lichte verschuivingen te zien. Inwoners lijken nu nog iets blijer dat niet alles wordt gereguleerd in Houten*, al zijn zij tegelijkertijd vaker voorstander van strenge handhaving van de huidige regels. Zij hechten nog iets meer aan een autoluwe sfeer in de eigen buurt, ook als dit betekent dat zij zelf meer moeite moeten doen om de auto in de buurt van de eigen woning te parkeren. Houtenaren vinden iets minder vaak dat bewoners in wijken met parkeerproblemen vaker de auto op eigen terrein moeten zetten, mogelijk gebeurt dit nu al vaker.

In sommige buurten/straten bestaan parkeerproblemen. In welke mate bent u het eens of oneens met de volgende maatregelen of opvattingen?

Basis = allen (n=924)



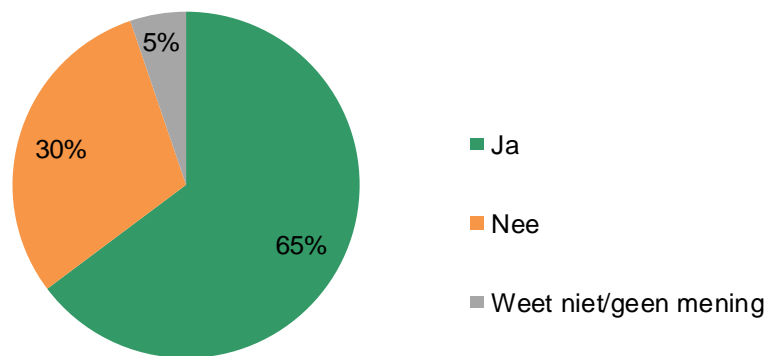
* De formulering van deze stelling is iets anders dan in 2011, dit kan mogelijk van invloed zijn op de uitkomsten

5. Bedrijfsbussen

De gemeente krijgt wel eens klachten van inwoners die last hebben van bedrijfsbussen die in hun straat staan geparkeerd. Deze bedrijfsbussen zorgen dan voor overlast. Bijna twee derde van de Houtenaren ziet wel eens bedrijfsbussen in de eigen straat staan. De bedrijfsbussen staan relatief vaak in de straat bij inwoners die problemen ervaren om een parkeerplek op acceptabele loopafstand van hun huis te vinden. 77% van hen heeft wel eens bedrijfsbussen in de straat staan versus 63% van de inwoners die altijd dicht bij huis kunnen parkeren.

Staan er in uw straat wel eens bedrijfsbussen geparkeerd?

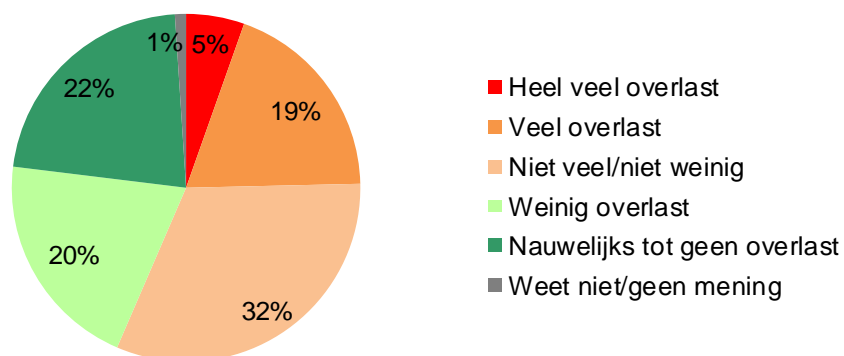
Basis = allen (n= 924)



De helft (56%) van de inwoners waar wel eens bedrijfsbussen in de straat geparkeerd staan ervaart dit in meer of minder mate als overlast. Een kwart van hen vindt zelfs dat de bussen (heel) veel overlast geven, dit is 16% van *alle* Houtenaren. Vooral in Zuidoost ervaren veel inwoners overlast van bedrijfsbussen (24%). Inwoners die deze overlast ervaren, zijn duidelijk minder tevreden over de parkeergelegenheid in de eigen buurt dan andere inwoners (37% versus 67%).

In welke mate geeft dit overlast?

Basis = staan wel eens bedrijfsbussen in de straat (n= 598)



6. Advies aan de gemeente

In de vragenlijst werd leden van het burgerpanel tot slot gevraagd de gemeente te adviseren over het parkeerbeleid in woonwijken. Hier komen veel eerder genoemde thema's terug.

Wat vooral opvalt, zijn de grote tegenstellingen: veel burgers doen een beroep op de gemeente om zoveel mogelijk parkeerplaatsen aan te leggen, terwijl evenveel burgers vinden dat dit niet nodig of ongewenst is. Aan deze tegenstelling lijkt een andere kijk op de toekomst van autobezit en het karakter van de gemeente Houten ten grondslag te liggen.

Inwoners die meer parkeerplekken wensen, benadrukken dat het aantal senioren in Houten stijgt en dat zij minder mobiel zijn en zij de auto dus op een steenworp afstand van de voordeur zouden moeten kunnen parkeren. Ook zien zij Houten als een gemeente waar vooral veel tweeverdieners en dus forensen wonen, voor wie deelauto's geen alternatief zijn.

'In het parkeerbeleid wordt totaal geen rekening gehouden met meer auto's per gezin, dit is tegenwoordig noodzakelijk.'

'We wonen niet voor niets buiten de stad nu. Het past een forensengemeente als Houten om voor voldoende parkeergelegenheid te zorgen.'

'Houd er rekening mee dat steeds meer inwoners van Houten senioren zijn en vaak slecht te voet.'

'In 2000 was het parkeerbeleid volgens mij 1.4 auto per huishouden dit is natuurlijk allang niet meer van deze tijd.'

'Deelauto's lijken een goed idee, maar zijn geen alternatief voor woon-werkverkeer (te duur om 8 uur stil te laten staan).'

'Respecteer de wens van bewoners één of meerdere eigen auto's te bezitten. Houten is naast fietsstad ook een forensenstad waarbij veel mensen van en naar hun werk moeten rijden.'

Inwoners die meer parkeerplaatsen geen oplossing vinden, zien een groene toekomst voor zich, met juist een afname van auto-gebruik en -bezit en een toename van duurzame oplossingen als deel- en elektrische auto's. Zij geloven dat Houten als fietsstad een voortrekkersrol kan spelen.

'In de toekomst zijn er waarschijnlijk minder auto's. Ik ben erg blij dat Houten is ingericht op fietsers. Houten fietsstad 2018 en hopelijk nog vele jaren daarna. Fietsen is goed voor milieu en gezondheid en ze nemen ook niet zoveel plek in.'

'Door verandering in de maatschappij zal het bezit (snel) minder worden en wordt het delen van auto / andere vorm van mobiliteit (veel) meer gemeengoed. Dit stimuleren door maatregelen/faciliteiten kan dit proces wellicht versnellen in Houten.'

'Kies voor de toekomst: groen en met (elektrische) deelauto's.'

'Let op de toekomst met zelfrijdende auto's... Dit gaat bezit minderen.'

'Denk nu alvast na over oplaadpalen voor elektrische auto's.'

'Meer plek elektrische auto's, stimuleer gratis laadpaal op eigen terrein.'

Inwoners die ontevreden zijn over de parkeergelegenheid, maar niet meer parkeerplaatsen willen, geven ook tips voor mogelijke andere oplossingen. Hierbij komt een aantal thema's naar voren.

Allereerst zien veel Houtenaren winst in handhaving en communicatie:

Handhaving / controle

- 'Handhaven scheelt zeker de helft.'
- 'Meer parkeerplaatsen lijken mij niet nodig. Wel handhaving op foutparkeerders of aanhangers die parkeerplaatsen bezet houden.'
- 'Meer toezicht houden op waar men de auto neerzet, dit gebeurt nu vaak op de stoep op het gras of voor een fietsshokje; men wil gewoon de auto voor de deur hebben, dus meer handhaven, boetes.'
- 'Ik zie graag dat de gemeente investeert in handhaving.'



Communicatie / informatie

- 'Communiceer het plan van parkeren op maat (bijvoorbeeld in het Groentje).'
- 'Misschien helpt een goede voorlichtingscampagne om gedrag te veranderen.'
- 'Bewoners meer informeren over het parkeerbeleid.'
- 'Communiceer en bevorder het gebruik van particuliere en commerciële deel-/leenauto's.'



Ook komen inwoners met originele oplossingen voor informatie en hulp bij het vinden van beschikbare parkeerplekken:

'Het zou tof zijn als de parkeerinformatie overzichtelijk in een app te bekijken zou zijn. Zo kunt u ook eventueel bepaalde doelgroepen sturen om bepaald parkeergedrag te gaan vertonen.'

'Met een goed systeem denk ik dat het aantal parkeerplekken teruggedrongen kan worden terwijl er tegelijkertijd minder frustratie is over het vinden van een parkeerplek. Nu al zijn er schermen die aangeven hoeveel parkeerplek er ergens is. Waarom dit systeem niet verder uitbreiden? Misschien zelfs naar een telefoonapp. Met de huidige technologie moet dat kunnen.'

Maar de gemeente moet niet alleen meer handhaven en boetes uitdelen. Ook zouden veel inwoners graag zien dat wenselijk gedrag wordt gestimuleerd, op bijvoorbeeld de volgende twee punten:

Parkeren op eigen terrein

- 'Waar mogelijk parkeren op eigen grond bevorderen.'
- 'Verdwenen' parkeerplaatsen op eigen terrein herstellen. Veel bewoners maken van de parkeerplaats op eigen terrein tuin wat druk op parkeren op straat vergroot.'
- 'Opletten of iemand niet 3 auto's in parkeervakken heeft staan, terwijl er ruimte is op eigen oprit.'
- 'Nooit toestaan dat carports worden gebruikt voor andere doelen dan de eigen auto parkeren.'
- 'Gemeente Houten dient te handhaven als in de koopovereenkomst is overeengekomen dat de auto op eigen terrein geparkeerd dient te worden.'

Voorrang voor eerste ten opzichte van tweede en derde auto's

- 'Tweede auto's zouden op een algemene parkeerplaats iets verder weg geparkeerd kunnen worden. Dat kan gestimuleerd worden.'
- 'Eén auto per woning. Staan er twee of meer per woning dan extra belasting vorderen.'
- 'Zet je eerste eigen auto voor je huis of op eigen terrein. Plaats een tweede auto wellicht wat verder van huis.'
- 'Eerste auto vrij van leges parkeren, tweede meer verhogen.'
- 'Mensen met drie auto's of meer mogen wat mij betreft een verbod krijgen op het voor de deur mogen parkeren van hun auto.'

Aan het einde van de vragenlijst worden ook opvallend veel opmerkingen gemaakt over geparkeerde bedrijfsbussen. In eerste instantie werden de bussen nauwelijks spontaan genoemd, maar nadat inwoners op deze situatie geattendeerd zijn, maakt bijna één op de 10 inwoners er een opmerking over. Hoewel het geen heel heet hangijzer lijkt, worden de geparkeerde bussen dus toch vaak als probleem gezien:

'Kun je niet regelen dat bussen ergens in Houten bewaakt geparkeerd kunnen worden?'

'Verbieden bedrijfsbussen en -vrachtwagens te parkeren.'

'Maak ergens een centrale plek voor bedrijfsbussen. Deze staan hinderlijk geparkeerd in woonwijken.'

'Graag wat grotere, (langere) plekken voor bedrijfsauto's en voor campers.'

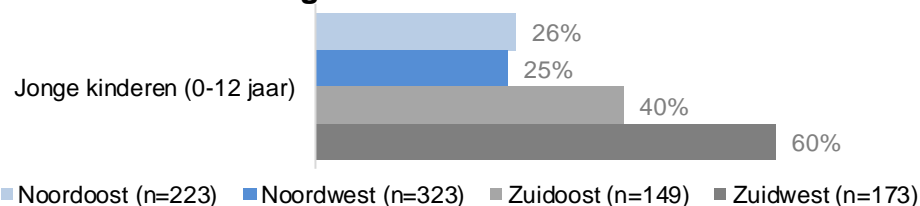
'Geen bedrijfsbussen in de woonwijken toestaan op openbare parkeerplaatsen. De bussen zijn veel te groot, ontnemen het zicht waardoor onveilige situaties ontstaan en geven overlast bij het in en uit parkeren omdat er te weinig ruimte overblijft.'

7. Verschillen op basis van wijk

In dit hoofdstuk bekijken we in hoeverre de beleving van de parkeermogelijkheden in Houten verschilt tussen de verschillende wijken. Het aantal deelnemers aan het onderzoek uit het buitengebied is te klein om resultaten te laten zien voor deze groep (n=33). Toch verschilt deze groep op enkele punten duidelijk van de inwoners van de andere wijken. Zo bezit deze groep het vaakst drie auto's. Toch is ook dit de groep die het meest 'geen mening' of 'niet tevreden/niet ontevreden' heeft aangekruist in vragen over parkeergelegenheid en -beleid in de buurt. Dit komt waarschijnlijk omdat de meeste inwoners in het buitengebied hun auto(s) op eigen terrein kunnen parkeren en er (nog) weinig parkeerproblemen en bijkomend (merkbaar) parkeerbeleid zijn.

Wat betreft de inwoners van de andere gebieden zien we een aantal belangrijke verschillen tussen de wijken. Hierbij is het goed om te bedenken dat verschillen mede samenhangen met de aanwezigheid van jonge kinderen in het gezin. Deze wonen vooral in de zuidelijke wijken.

Jonge kinderen in huishouden

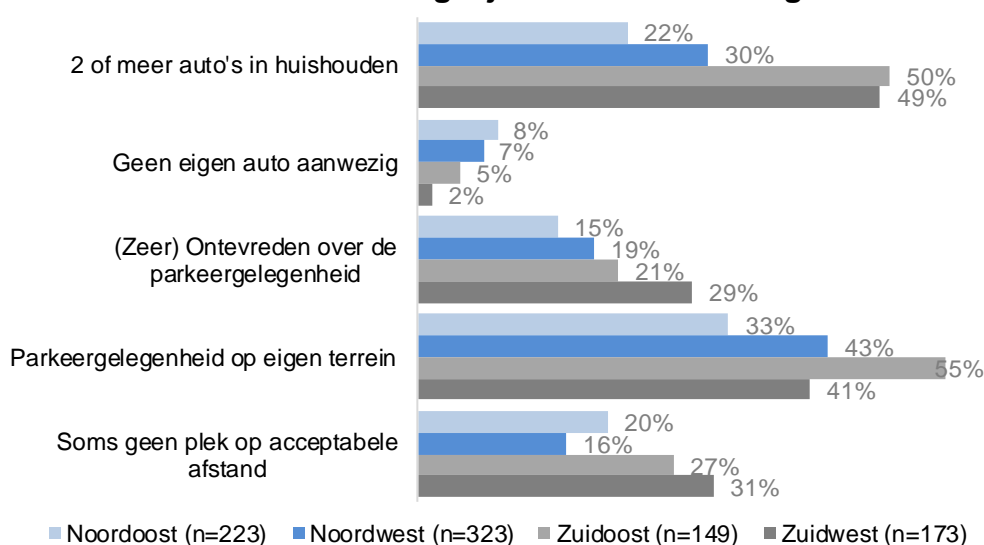


In het zuiden van Houten bezitten de meeste huishoudens meer dan één auto: 50% in Zuidoost en 49% in Zuidwest. De inwoners van Zuidwest zijn ook het vaakst (29%) (zeer) ontevreden over de parkeergelegenheid.

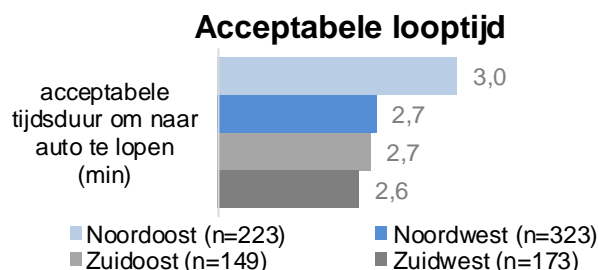
Samenhangend met de hogere ontevredenheid in het zuidwesten zien we ook dat dit de wijk is met de minste inwoners zonder eigen auto (2%). Aanvullend heeft 31% van de inwoners van Zuidwest moeite om een plek op acceptabele loopafstand te vinden, wat vermoedelijk verklaart waarom de parkeergelegenheid daar als het meest problematisch wordt ervaren.

In Zuidoost is de ontevredenheid lager (21%), wat verklaard wordt door de mogelijkheid tot parkeren op eigen terrein: in Zuidoost kan 55% van de inwoners dit, in Zuidwest 41%. Toch is Zuidwest niet de wijk met de minste parkeergelegenheid op eigen terrein: in Noordoost kan slechts 33% de auto daar kwijt. Maar omdat een meerderheid daar één auto bezit, is men minder vaak ontevreden over de parkeergelegenheid.

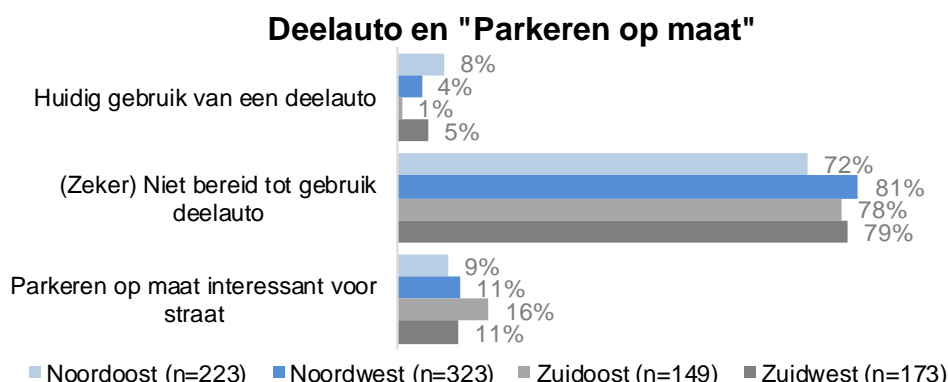
Parkeermogelijkheden en -beleving



De inwoners van Zuidwest zijn ook het meest veeleisend als het om de afstand (in minuten) naar hun geparkeerde auto gaat: zij vinden 2,6 minuten lopen maximaal nog acceptabel. De (gemiddeld iets oudere) inwoners van Noordoost vinden het minder erg om een paar minuten te lopen.



Van alle wijken is het gebruik van deelauto's in Zuidoost het laagst. Het is echter de vraag of het stimuleren van het gebruik hier voor een oplossing zal zorgen: 78% van de inwoners geeft aan de eigen auto (zeker) niet weg te zullen doen in ruil voor een deelauto. "Parkeren op Maat" zou eerder het overwogen waard zijn.

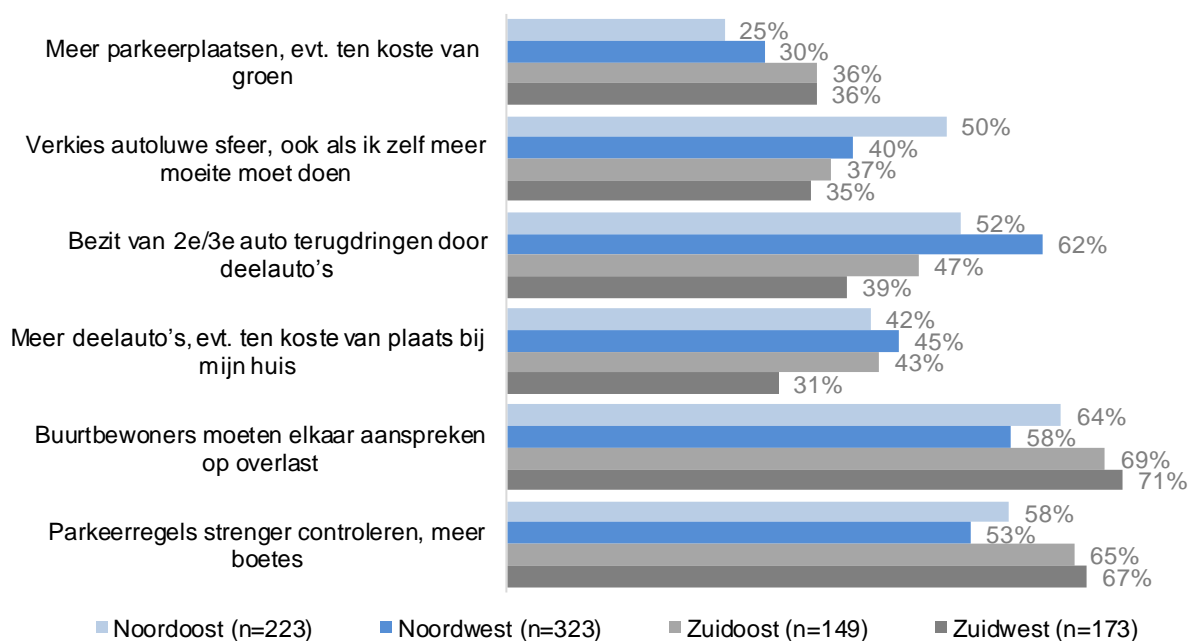


In de wijken met de hoogste ontevredenheid over de huidige parkeergelegenheid, de twee zuidelijke wijken, is de bereidheid tot het aanleggen van meer parkeerplaatsen het hoogst (36%), ook als dit ten koste gaat van groen of speelruimte. Een autoluwe sfeer wordt het meest gewaardeerd in Noordoost (50%). Ook als dit betekent dat men meer moeite moet doen om de eigen auto in de buurt van het huis te parkeren. Hier komt dan ook relatief gezien de minste ontevredenheid (15%) met de huidige parkeergelegenheid voor.

In Zuidwest is er de minste steun voor het stimuleren van het gebruik van deelauto's (39%). In Noordwest is een grote meerderheid (62%) hier wel voorstander van. Ook wanneer dit ten koste gaat van de plek bij het eigen huis is de bereidheid in deze wijk nog steeds hoger dan in de andere wijken.

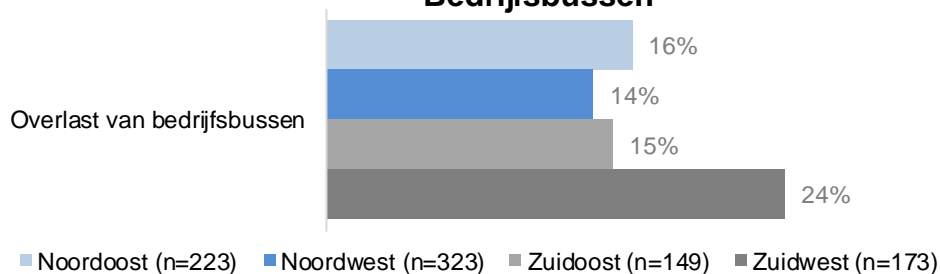
In Zuidwest geloven inwoners dat de inwoners zelf, in de vorm van elkaar aanspreken op overlast, ook een rol zou kunnen en moeten spelen in het terugdringen van de problemen (71%). In Noordwest ziet men dit het minst vaak als oplossing (58%). Strengere handhaving wordt het meest op prijs gesteld in de buurten met de grootste ontevredenheid (Zuidoost: 65%; Zuidwest: 67%).

Maatregelen o.g.v. parkeren



Bedrijfsbussen zijn in alle wijken evenveel aanwezig (65-71%). In Zuidwest wordt de aanwezigheid van de bussen echter als het meest problematisch ervaren: 24% van de inwoners geeft aan (heel) veel overlast van geparkeerde bedrijfsbussen te hebben.

Bedrijfsbussen

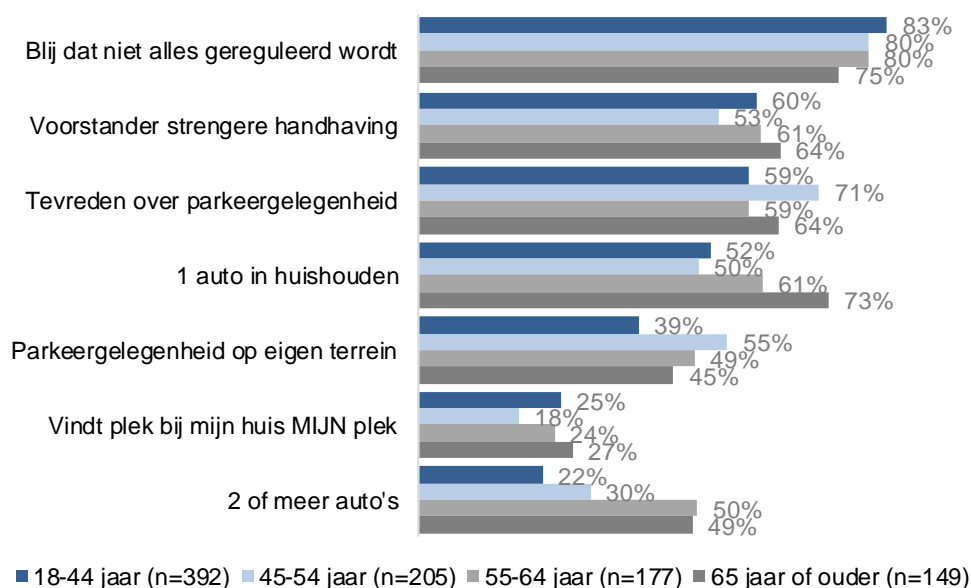


8. Verschillen op basis van leeftijd

In dit hoofdstuk bekijken we in hoeverre de beleving van de parkeermogelijkheden in Houten verschilt op basis van leeftijd.

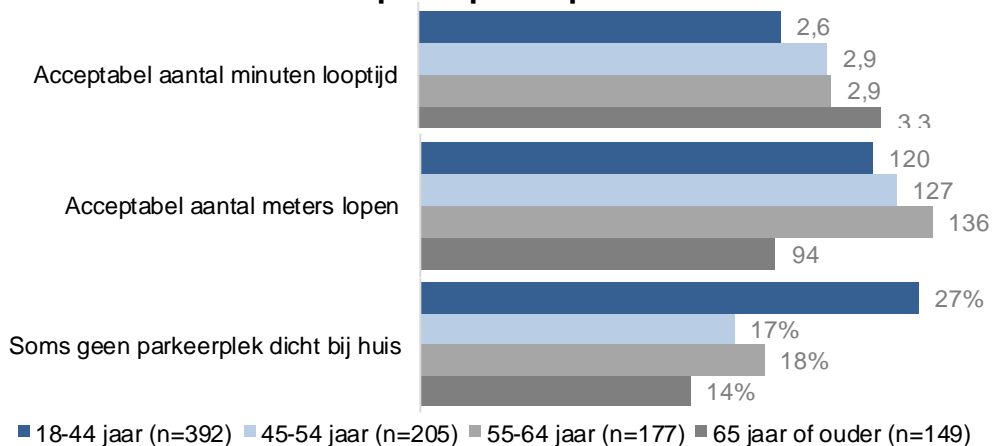
Oudere inwoners (55 jaar of ouder) hebben vaker maar één auto in het huishouden, waar inwoners jonger dan 55 vaker meerdere auto's hebben. Houtenaren jonger dan 44 hebben minder vaak parkeergelegenheid op eigen terrein, inwoners in de leeftijd 45-54 jaar hebben dit het vaakst. 45-54 jarigen zijn (waarschijnlijk mede daardoor) het meest tevreden over de parkeergelegenheid in hun buurt en hebben minder behoefte aan strengere handhaving. Zij beschouwen minder vaak de dichtstbijzijnde plek bij hun huis als hun eigen plek, waar anderen in principe niet mogen parkeren. Deze verschillen zullen ook sterk samenhangen met verschillen tussen wijken (zie vorige hoofdstuk): inwoners jonger dan 55 jaar wonen vaker in de zuidelijke wijken.

Parkeermogelijkheden en -beleving

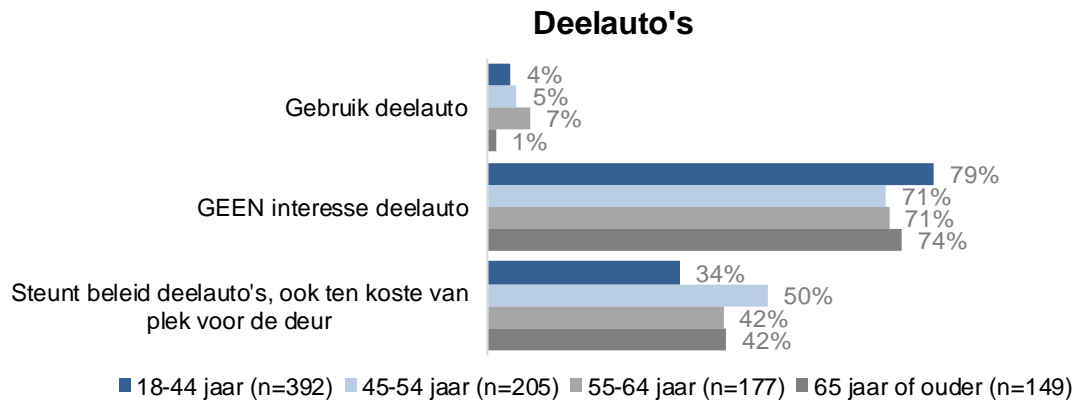


Houtenaren jonger dan 44 hebben wat vaker problemen om een parkeerplek dicht bij huis te vinden. Dit zal samenhangen met het feit dat zij minder vaak op eigen terrein parkeergelegenheid hebben, maar zij stellen ook hogere eisen aan de afstand / het aantal minuten dat zij willen lopen naar een parkeerplek. Oudere inwoners (65+) vinden het qua tijd niet erg om een stukje te lopen, maar de afstand vormt voor hen wel een bezwaar, mogelijk omdat zij niet meer altijd even goed ter been zijn.

Parkeerplek op acceptabele afstand



Het gebruik van deelauto's is het laagst onder 65-plussers, zij staan er echter wel gemiddeld voor open. Inwoners jonger dan 44 geven het vaakst aan een deelauto (zeker) niet te overwegen en binnen deze groep is het draagvlak voor het beleid gericht op deelauto's het laagst, met name wanneer dit ten koste zou gaan van een plek voor de eigen deur. Dit zal samenhangen met de schaarste aan parkeerplekken die zij nu al vaker ervaren dan andere inwoners.



Bijlage 1 – Respondentenprofiel

De resultaten voor het burgerpanel zijn met weegfactoren gecorrigeerd. Hiermee wordt er rekening gehouden met de werkelijke verhouding naar geslacht, leeftijdscategorie en wijk binnen de totale Houtense bevolking. Onderstaande tabel geeft een overzicht van zowel de ongewogen als gewogen verhoudingen.

Profiel respondenten (n=924)		Ongewogen percentage	Gewogen percentage
Geslacht	Man	56%	49%
	Vrouw	44%	51%
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Leeftijd	Jonger dan 44 jaar	24%	42%
	45 t/m 54 jaar	25%	22%
	55 t/m 64 jaar	30%	19%
	65 jaar en ouder	21%	16%
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>
Wijk	Buitengebied	4%	8%
	Noord-Oost	24%	21%
	Noord-West	35%	30%
	Zuid-Oost	16%	19%
	Zuid-West	19%	20%
	Onbekend	3%	-
	<i>Totaal</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Bijlage 2 – Processtatistieken

Op 15 februari 2018 zijn alle 1.358 leden van het Burgerpanel benaderd om deel te nemen aan het onderzoek. Het onderzoek heeft open gestaan tot en met 5 maart 2018. In totaal hebben 924 burgerpanelleden deelgenomen aan het onderzoek.

	Onderzoek parkeren
Uitnodigingen verstuurd	1.358
Enquêtes voltooid	924 (68%)
Gemiddelde invultijd	8 min.
Betrouwbaarheidsinterval	95%
Maximale foutmarge	3,2%

Bijlage 3 – Vragenlijst

Parkeren in woonwijken

De gemeente wil graag weten hoe u het parkeren in uw directe woonomgeving ervaart. Op basis van uw antwoorden kan de gemeente haar parkeerbeleid verder aanscherpen, ontwikkelen en eventueel bijstellen.

Tevredenheid over parkeren

1. Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig (dit is inclusief eventuele leaseauto/bedrijfsbus)?

- 1 auto
- 2 auto's
- 3 auto's
- Meer auto's, namelijk:
- Geen eigen auto aanwezig [Indien antwoord = 5-> beantwoorden 2 t/m 3 en 10, 12 t/m 18]

2. Hoe tevreden bent u over de parkeergelegenheid in uw buurt?

- Zeer tevreden
- Tevreden
- Niet tevreden, niet ontevreden
- Ontevreden
- Zeer ontevreden
- Weet niet/ geen mening

3. Kunt u uw antwoord toelichten?

- Weet niet/ geen mening

Parkeermogelijkheden

4. [Indien bij vraag 1: antwoord = 1, 2,3, 4]-> Is het direct bij uw woning mogelijk één of meerdere auto('s) te parkeren?

(Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ja, op eigen terrein/ erf (oprit, onder carport, in garage(box))
- Ja, voor mijn deur of vlak bij mijn huis op de openbare weg/in een parkeervak
- Nee, de dichtstbijzijnde parkeerplek ligt wat verder van mijn huis op de openbare weg

5. [Indien antwoord 1]-> Hoe vaak gebruikt u uw parkeergelegenheid op eigen terrein/ erf/ garage(box) voor het parkeren van uw auto('s)?

- (Vrijwel) altijd
- Vaak
- Niet vaak/ niet weinig
- Weinig
- (Vrijwel) nooit

6. Hoe vaak komt het voor dat u geen parkeerplek op acceptabele loopafstand van uw huis kunt vinden?

- Dagelijks
- 4 tot 6 dagen per week
- 1 tot 3 dagen per week
- Minder dan 1 dag per week
- Ik kan (bijna) altijd een parkeerplaats vinden
- Niet van toepassing, parkeer auto op eigen terrein
- Weet niet/ geen mening

7. [Indien antwoord = 1, 2,3,4 ->] Op welk tijdstip komt het met name voor dat u moeilijk een parkeerplek vindt? [Meerdere antwoorden mogelijk]

Op doordeweekse dagen van:

- 00:00 tot 08:00
- 08:00 tot 12:00
- 12:00 tot 16:00
- 16:00 tot 18:00
- 18:00 tot 20:00
- 20:00 tot 22:00
- 22:00 tot 24:00

In het weekend van:

- 00:00 tot 08:00
- 08:00 tot 12:00
- 12:00 tot 16:00
- 16:00 tot 18:00
- 18:00 tot 20:00
- 20:00 tot 22:00
- 22:00 tot 24:00

Weet niet/ geen mening

8. Wat vindt u een acceptabele tijdsduur om in uw buurt te zoeken naar een openbare parkeerplaats (in minuten)? We bedoelen de tijd die u maximaal nog aanvaardbaar vindt. minuten <begrenzing 60 minuten>

9. Wat vindt u een acceptabele afstand in uw buurt om een auto te parkeren (in meters vanaf de voordeur van uw woning)? We bedoelen de afstand die u maximaal nog aanvaardbaar vindt.

. meter <begrenzing 1.000 meter>

10. Maakt u wel eens gebruik van een deelauto (bijvoorbeeld van Greenwheels of Wheels4all)?

- Ja
- Nee

11. Zou u (één van) uw eigen auto('s) wegdoen en voortaan gebruik maken van een deelauto als zo'n auto dicht bij uw woning beschikbaar zou zijn?

- Zeer zeker
- Zeker
- Misschien
- Waarschijnlijk niet
- Zeker niet
- Weet niet/ geen mening

Parkeren op Maat

De gemeente is terughoudend met het aanleggen van extra parkeerplaatsen. De aanleg van parkeerplaatsen gaat immers ten koste van ruimte die nu voor iets anders gebruikt wordt.

Bij parkeerproblemen in woonwijken werkt de gemeente met de aanpak "Parkeren op Maat". Met deze aanpak wordt samen met (een werkgroep van) bewoners onderzoek gedaan naar het tekort aan parkeerplaatsen en wordt er samen naar oplossingen gezocht.

Als uit het parkeeronderzoek naar voren komt dat er een structureel tekort is aan parkeerplaatsen en er voldoende draagvlak in de buurt is, wordt er gekeken naar de mogelijkheden voor de aanleg van extra parkeerplaatsen.

12. Was u hiervoor bekend met "Parkeren op Maat" om parkeerproblemen in de straat aan te pakken?

- Ja, ik ben hier (goed) mee bekend
- Ja, ik heb hier wel eens van gehoord, maar weet niet wat dit precies inhoudt
- Nee

13. Zou deze aanpak iets kunnen betekenen voor uw straat?

- Ja, mijn straat heeft al gebruik gemaakt van deze aanpak
- Ja, zeker
- Ja, misschien
- Nee, in mijn straat zijn geen parkeerproblemen
- Nee, want:.....
- Weet niet/geen mening

Maatregelen en gedrag

14. In sommige buurten/straten bestaan parkeerproblemen. Kunt u aangeven in welke mate u het eens of oneens bent met de volgende maatregelen of opvattingen?

	Helemaal mee oneens	Mee oneens	Niet eens/niet oneens	Mee eens	Helemaal mee eens	Weet niet/geen mening
a. In die buurten/straten moeten bewoners hun auto vaker in de eigen garage/ op eigen terrein zetten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
b. In die buurten/straten moeten meer parkeerplaatsen worden aangelegd, ook als dit ten koste gaat van (openbaar) groen of speel-gelegenheid.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
c. In die buurten/straten is het nodig dat buurtbewoners elkaar aanspreken op het veroorzaken van parkeeroverlast in de straat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
d. Ik steun het beleid om het bezit van een tweede of derde auto terug te dringen/te voorkomen door het aanbieden van meer deelauto's (zoals Greenwheels of Wheels4All).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
e. Ik steun het beleid om meer deelauto's aan te bieden. Ook als dit betekent dat een parkeerplaats vlak bij of voor mijn huis voor dit doel wordt gereserveerd.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
f. De gemeente moet regels met betrekking tot (fout)parkeren strenger controleren en meer en sneller boetes geven.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
g. Ik ben blij dat in de gemeente Houten nog niet alles met vergunningen en zones wordt gereguleerd. Laten we dat vooral zo houden!	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
h. Ik verkies een autoluwe sfeer in mijn buurt ("meer groen, minder asfalt"). Ook als dit betekent dat ik zelf meer moeite moet doen om mijn auto in de buurt van mijn huis te parkeren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i. Ik beschouw de dichtstbijzijnde parkeerplek bij mijn huis in principe als mijn eigen parkeerplek. Anderen dienen daar als het even kan niet te parkeren. Dat is een kwestie van fatsoen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Parkeeroverlast

De gemeente krijgt wel eens klachten van inwoners die last hebben van bedrijfsbussen die in hun straat staan geparkeerd. Deze bedrijfsbussen zorgen dan voor overlast.

14. Staan er in uw straat wel eens bedrijfsbussen geparkeerd?

- Ja,
- Nee
- Weet niet / geen mening

15. [Indien antwoord 1] -> In welke mate geeft dit overlast?

- Heel veel overlast
- Veel overlast
- Niet veel / niet weinig
- Weinig overlast
- Nauwelijks tot geen overlast
- Weet niet/ geen mening

16. Als u de gemeente mag adviseren over het parkeerbeleid in woonwijken, wat wilt u hen dan meegeven?

- Weet niet/geen mening

Persoonsgegevens

17. Heeft u thuiswonende kinderen? Indien ja, noteer het aantal kinderen per leeftijdscategorie. (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Nee,
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 0-3 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 4-12 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 13-17 jaar
- Ja, ... kinderen in de leeftijd van 18-25 jaar
- Ja, ... kinderen van 26 jaar en ouder