

# Wat vinden inwoners van **Parkeren in Almere?**



Gemeente Almere



## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	2
1.1 Aanleiding .....	2
1.2 Doel van het onderzoek .....	2
2. Onderzoeksbeschrijving .....	3
2.1 Methode en doelgroep .....	3
2.2 Vragenlijst .....	3
2.3 Anonimiteit .....	3
2.4 Respons .....	3
2.5 Open antwoorden .....	4
3. De belangrijkste uitkomsten .....	5
3.1 Autobezit en -gebruik .....	5
3.2 Waardering en ervaring parkeren .....	5
3.3 Aanpak en oplossingen .....	5
3.4 Deelauto's .....	6
4. Resultaten .....	7
4.1 Autobezit en gebruik .....	7
4.2 Parkeren in Almere en in eigen straat of buurt .....	7
4.3 Parkeerdrukke .....	8
4.4 Parkeeroverlast .....	10
4.5 Voorkeuren voor aanpak en oplossingen .....	12
4.5.1 Consequenties van meer parkeerplaatsen .....	12
4.5.2 Mogelijkheden om parkeren te ontmoedigen .....	15
4.5.3 Bekostiging van maatregelen .....	17
4.6 Deelauto's .....	17
Bijlage 1: achtergrondkenmerken respondenten .....	18
Bijlage 2: nadere uitwerking .....	20

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De gemeente Almere werkt aan een actualisatie van haar parkeerbeleid. Omdat op basis van deze visie bepaalde beleidskeuzes zullen worden gemaakt, wil de gemeente hier ook de mening van de bewoners bij betrekken. Het gaat daarbij om zaken als (de aanpak van) parkeerproblemen (parkeerdruk), parkeeroverlast en de mogelijke oplossingen hiervan. Daarom is besloten tot het opnieuw uitvoeren van een enquête. Deze enquête is grotendeels een herhaling van een in 2021 uitgevoerd bewonersonderzoek. Een verschil met de voorgaande enquête is dat nu ook een aantal dilemma's en elkaar uitsluitende keuzes is voorgelegd aan de deelnemers.

## 1.2 Doel van het onderzoek

Doel van het onderzoek is om inzicht te krijgen in de ervaring met en mening van bewoners over parkeren in Almere (met name in hun eigen woonomgeving), met als voornaamste aandachtspunten:

- Autobezit en gebruik
- Het ervaren van parkeerdruk in de eigen woonomgeving
- Het ervaren van parkeeroverlast in de eigen woonomgeving
- Hun opinie over oplossingen van parkeerproblemen, mede in relatie tot geld en/of consequenties van mogelijke oplossingen voor de inwoners en hun (directe) leefomgeving

## 2. Onderzoeksbeschrijving

### 2.1 Methode en doelgroep

Om de mening van Almeerders in kaart te brengen, is gekozen voor een stadsbrede kwantitatieve benadering in de vorm van een online enquête. In de praktijk gaat het om twee identieke enquêtes:

1. Een online enquête onder leden van het O&S Onderzoekspanel
  - a. Deze groep is benaderd via een gebruikelijke email-uitnodiging met daarin een (unieke) link naar de enquête.
2. Een online enquête t.b.v. andere bewoners (algemene doelgroep)
  - a. Voor deze groep is een 'open link' op de website van de gemeente beschikbaar gemaakt. Bewoners van Almere zijn via sociale media attent gemaakt op de enquête en gestimuleerd om deel te nemen. Dit impliceert dat elke bewoner (die beschikking heeft over een internetverbinding) zijn/haar mening kon geven.

De inzet van de tweede, algemene doelgroep dient twee doelen:

1. Een zo groot mogelijk aantal deelnemers/meningen
2. In principe de mogelijkheid voor elke Almeerder om zijn/haar mening te geven

De doelgroep is afgebakend tot huishoudens waarin tenminste 1 auto aanwezig is, ongeacht type, functie of eigenaarschap. Niet-autobezitters worden niet als primaire doelgroep gezien, maar kunnen desgewenst wel een reactie over het thema 'parkeren' in de vragenlijst achterlaten.

De onderzoeksresultaten worden niet getoetst aan achtergrondkenmerken en daarmee is het onderzoek mogelijk niet representatief voor Almere. Er wordt in dit rapport daarom gesproken van respondenten, en niet van Almeerders. Het onderzoek is bedoeld om het beleid ten aanzien van parkeren verder aan te kunnen scherpen.

### 2.2 Vragenlijst

De vragenlijst is in overleg met de afdeling Stedelijk Beleid opgesteld en is uitgezet van 21 mei tot en met 10 juni. De vragenlijst bevat de volgende onderdelen:

- Autobezit en gebruik
- Parkeerdrukke
- Parkeeroverlast
- Voorkeur bij parkeerproblemen
- Deelauto

### 2.3 Anonimiteit

Respondenten hebben anoniem meegedaan aan de enquête. Anoniem betekent dat antwoorden nooit zijn terug te leiden tot degene die de antwoorden heeft gegeven, ook niet indirect of achteraf.

### 2.4 Respons

De vragenlijst is uitgezet naar leden van het onderzoekspanel Almere. Alle 2.394 leden van het panel zijn benaderd, waarna 1.040 panelleden de vragenlijst hebben ingevuld. Dit is een respons van 43%. De vragenlijst is ook uitgezet via sociale media, namelijk Facebook. Via

Facebook hebben 1.952 respondenten de vragenlijst ingevuld. In totaal is de vragenlijst ingevuld door 2.992 respondenten.

## 2.5 Open antwoorden

Bij een aantal vragen was er voor de respondenten (ook) de mogelijkheid een eigen antwoord te noteren.

Aan het einde van de vragenlijst was er ruimte voor een toelichting of opmerkingen. Van de mogelijkheid hebben veel deelnemers gebruik gemaakt. Vanwege de omvang van het aantal reacties zijn deze samengebracht in een aparte bijlage.

## 3. De belangrijkste uitkomsten

### 3.1 Autobezit en -gebruik

- De helft van de respondenten bezit één auto (51%) en de andere helft bezit twee of meer auto's (46%).
- Drie kwart van de respondenten rijdt op dit moment geen elektrische auto, maar ruim vier van de tien verwachten binnen 10 jaar deels of volledig elektrisch te rijden.
- De auto('s) wordt/worden met name gebruikt voor sociale doeleinden zoals familiebezoek (86%), boodschappen doen of winkelen (80%) en recreatie (dagjes uit, sport) (78%).
- Op basis van aantal gebruiksmomenten wordt de auto echter relatief het meest gebruikt voor woon-werkverkeer (44%).

### 3.2 Waardering en ervaring parkeren

- De overgrote meerderheid van de respondenten beoordeelt het parkeren in Almere met een voldoende, goed of uitstekend (70%). Parkeren bij supermarkten en/of andere winkels wordt door negen van de tien als voldoende, goed of uitstekend beoordeeld.
- Parkeren in eigen woonomgeving (62%) of direct of nabij eigen woning (59%) wordt minder positief beoordeeld dan voor Almere in z'n totaliteit.
- Bijna de helft van de respondenten (48%) ervaart nooit of soms parkeerproblemen in eigen straat door parkeerdrukke, een derde (32%) ervaart vaak of altijd parkeerdrukke.
- Respondenten schrijven parkeerdrukke vooral toe aan een te beperkt aantal parkeerplekken in verhouding tot het autobezit en/of aantal woningen.
- Parkeerdrukke wordt het meest ervaren wanneer men of een ander gezinslid regelmatig niet in de eigen straat kan parkeren (50%).
- Ten aanzien van bezoek is er sprake van een grotere acceptatie van iets verder weg parkeren. Een kwart van de deelnemers aan het onderzoek vindt dat er sprake is van parkeerdrukke wanneer bezoek de auto niet in een direct aangrenzende/parallelle straat kan parkeren.
- Bijna twee derde van de respondenten (65%) ervaart nooit of soms parkeeroverlast in directe woonomgeving, twee op de tien respondenten (18%) ervaart dit vaak of altijd
- De meest genoemde vorm van parkeeroverlast is slordig parkeergedrag (34%), asociaal/egoïstisch parkeergedrag van bewoners (26%) of fout parkeren (24%).

### 3.3 Aanpak en oplossingen

- De meeste respondenten vinden dat de gemeente parkeerdrukke en of parkeeroverlast moet aanpakken (64%), met nadruk op parkeeroverlast.
- Naast meer aanleggen van parkeerplaatsen (39%) noemen respondenten ook meer handhaving, ook als dit betekent dat dit de gemeente geld kost (29%) als de beste oplossing voor de aanpak van parkeerdrukke en/of parkeeroverlast.
- Volgens het merendeel van de respondenten is geen van de genoemde mogelijke gevolgen van meer parkeerplaatsen acceptabel. Smallere parkeerplaatsen wordt door negen van de tien niet acceptabel gevonden (87%). Drie kwart van de respondenten oordelen negatief over oplossingen als kleinere speelplekken voor kinderen (75%) of minder of geen bomen (73%). Minder of geen gazon/gras en minder of geen plantsoen of struiken worden nog het meest geaccepteerd, maar het is nog altijd een minderheid van de deelnemers aan het onderzoek die dit vindt.
- Ook bij het ontmoedigen van parkeren door mensen die niet in de straat of buurt wonen kan geen van de voorgelegde maatregelen rekenen op instemming bij een meerderheid

van de deelnemers aan het onderzoek. Het invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een betaalde parkeervergunning voor bewoners is voor negen van de tien niet acceptabel. Het invoeren van een blauwe zone in de straat/buurt met vrijstelling voor bewoners wordt het meest als acceptabel genoemd, maar nog altijd is bijna twee derde van de respondenten het hier niet mee eens.

- Bij de keuze over de bekostiging van de aanpak van parkeerdrukke en parkeeroverlast kiest drie kwart van de respondenten voor meer geld vrijmaken op de begroting ten koste van iets anders. Een kwart kiest voor hogere parkeertarieven.
- Zeven op de tien respondenten (72%) heeft voorkeur voor handhaving op andere zaken ten opzichte van meer handhaving op parkeeroverlast (28%) .
- Als de gemeente een nieuwe woonwijk aanlegt, heeft zoveel mogelijk parkeren in eigen straat (78%) de voorkeur boven zoveel mogelijk parkeren op centrale plekken (22%).

### 3.4 Deelauto's

- Twee derde van de respondenten vindt dat de gemeente het gebruik van deelauto's niet mag ondersteunen door in de straat of buurt vaste parkeerplaatsen voor deelauto's te maken.
- Ook als het gebruik van een deelauto aantrekkelijker of gemakkelijker zou zijn, overweegt acht op de tien respondenten (78%) waarschijnlijk of beslist niet om het aantal auto's in het huishouden te verminderen of alle auto's weg te doen.

## 4. Resultaten

### 4.1 Autobezit en autogebruik

De helft van de respondenten bezit één auto (51%) en de andere helft bezit twee of meer auto's (46%). Het gaat veelal om een (eigen) personenauto. Het merendeel van de respondenten (75%) rijdt geen elektrische auto maar verwacht binnen 10 jaar deels of volledig elektrisch te rijden (44%).

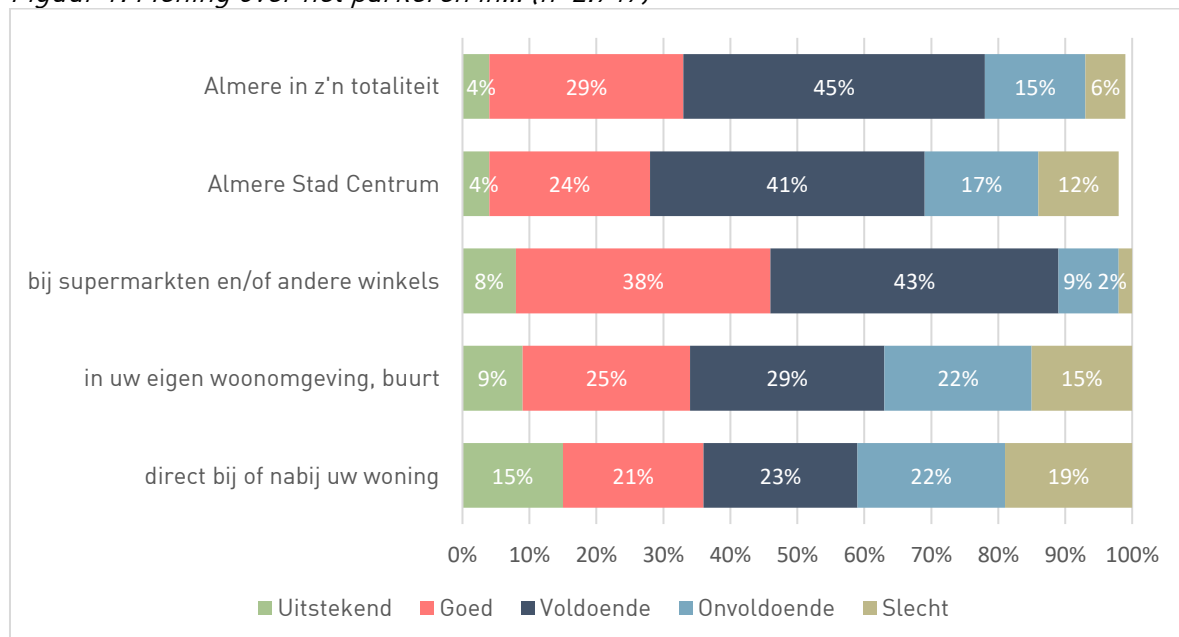
De auto('s) wordt/worden met name gebruikt voor sociale doeleinden zoals familiebezoek (86%), boodschappen doen of winkelen (80%) en recreatie (dagjes uit, sport) (78%). Op basis van aantal gebruiksmomenten wordt de auto echter relatief het meest gebruikt voor woon-werkverkeer (44%). Verder wonen acht van de tien respondenten (81%) aan een straat met autoverkeer.

### 4.2 Parkeren in Almere en in eigen straat of buurt

In de eigen straat of buurt kunnen vier van de tien respondenten parkeren op eigen terrein (37%). De overige respondenten zijn grotendeels aangewezen op publieke parkeerplekken (54%).

De overgrote meerderheid beoordeelt het parkeren in Almere met een voldoende, goed of uitstekend (70%), zie figuur 1. Als het gaat om parkeren bij supermarkten en/of andere winkels dan beoordeelt zelfs 90% van de respondenten met een voldoende, goed of uitstekend. Dit percentage is lager als het gaat om parkeren in eigen woonomgeving (62%) of direct of nabij eigen woning (59%).

*Figuur 1: Mening over het parkeren in... (n=2.747)*



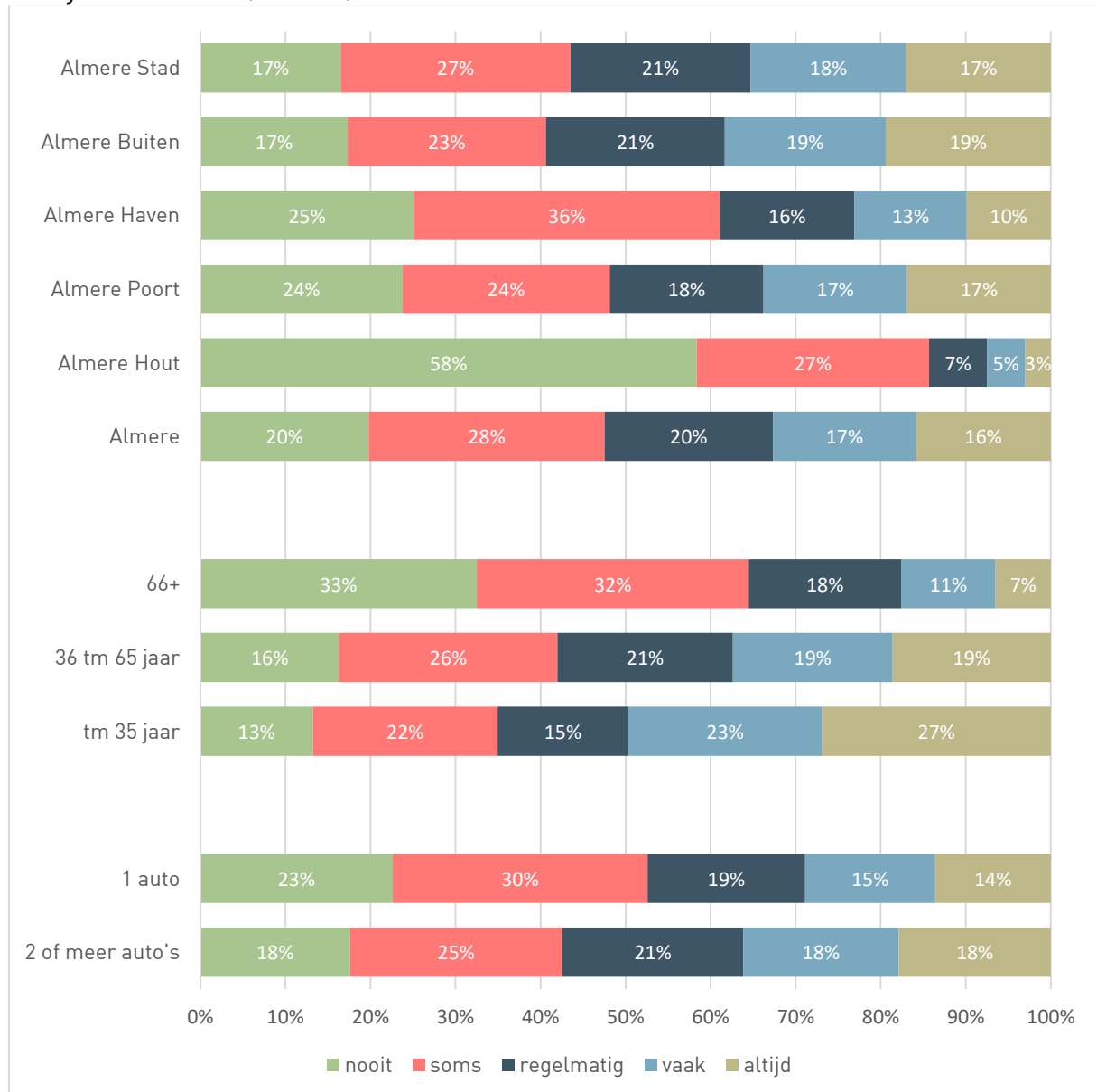
Respondenten uit Almere Haven en Hout, en 66-plussers beoordelen parkeren in eigen woonomgeving of direct of nabij eigen woning vaker met een goed of uitstekend dan respondenten uit Almere Stad en Buiten, en overige leeftijdsgroepen. Daarentegen beoordelen respondenten met twee of meer auto's in huishouden parkeren in eigen woonomgeving of direct of nabij eigen woning vaker met onvoldoende of slecht dan respondenten met één auto.



### 4.3 Parkeerdrukke

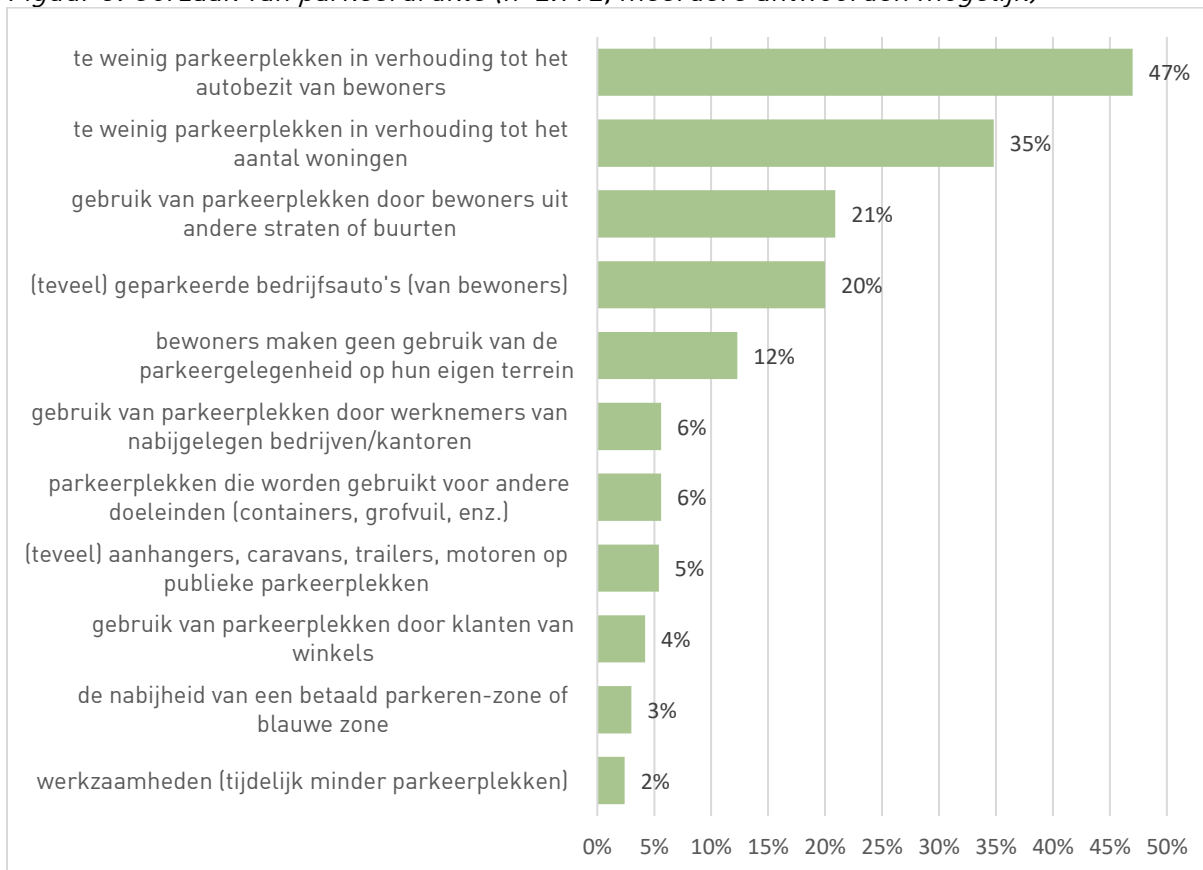
Als veel van de beschikbare parkeerplaatsen bezet zijn, is er sprake van parkeerdrukke. Bijna de helft van de respondenten (48%) ervaart nooit of soms parkeerproblemen in eigen straat door parkeerdrukke. Daarentegen ervaart een derde (32%) vaak of altijd parkeerproblemen, zie figuur 2. Respondenten uit Almere Stad en Buiten, met twee of meer auto's in huishouden ervaren vaker vaak of altijd parkeerdrukke dan respondenten uit Almere Haven en Hout, of met één auto. Daarentegen ervaren 66-plussers vaker nooit of soms parkeerdrukke dan overige leeftijdsgroepen.

*Figuur 2: Ervaren parkeerproblemen door parkeerdrukke in eigen straat naar stadsdeel, leeftijd en autobezit (n=2.705)*



De respondenten vinden dat parkeerdrukke wordt veroorzaakt door te weinig parkeerplekken in verhouding tot het autobezit van bewoners (47%), te weinig parkeerplekken in verhouding tot het aantal woningen (35%), gebruik van parkeerplekken door bewoners uit andere straten of buurten (21%) of (teveel) geparkeerde bedrijfsauto's (van bewoners) (20%), zie figuur 3.

*Figuur 3: Oorzaak van parkeerdrukke (n=2.992, meerdere antwoorden mogelijk)*



Dat de parkeerdrukke wordt veroorzaakt door te weinig parkeerplekken in verhouding tot het aantal woningen vinden respondenten uit alle stadsdelen behalve respondenten uit Almere Hout, zie figuur 4. Deze mening wordt ook vaker gedeeld door respondenten met twee of meer auto's.

Te weinig parkeerplekken in verhouding tot het autobezit van bewoners wordt door respondenten uit Almere Stad en Buiten vaker genoemd dan door respondenten uit Almere Haven en Hout. Ook deze mening wordt gedeeld door respondenten met twee of meer auto's.

*Figuur 4: Oorzaak van parkeerdrukke naar stadsdeel en autobezit (meerdere antwoorden mogelijk)*

	Stad n=1.217	Buiten n=622	Haven n=306	Poort n=161	Hout n=136	Eén auto n=1.522	Twee of meer auto's n=1.387
te weinig parkeerplekken in verhouding tot het aantal woningen	39%	43%	36%	40%	16%	31%	41%
te weinig parkeerplekken in verhouding tot het autobezit van bewoners	57%	56%	46%	44%	19%	46%	51%

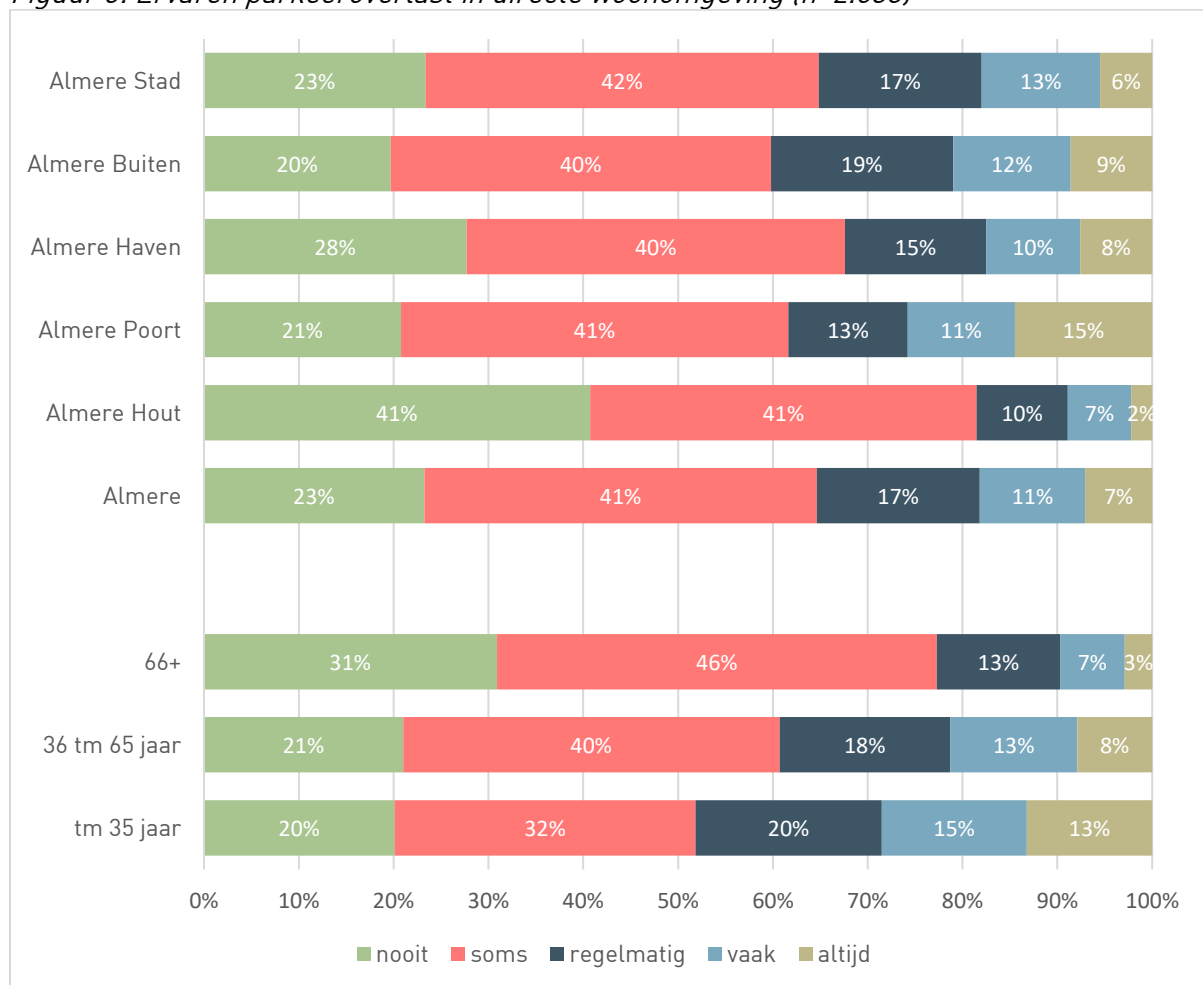
Aan de respondenten is ook gevraagd in welke situatie er volgens hun sprake is van parkeerdrukke. Dit wordt het meest ervaren wanneer men of een ander gezinslid regelmatig niet in de eigen straat kan parkeren (50%) of 'voor de deur' kan parkeren (20%). Ten aanzien van bezoek is er sprake van een grotere acceptatie van iets verder weg parkeren. Een kwart

van de deelnemers aan het onderzoek vindt dat er sprake is van parkeerdrukke wanneer bezoek de auto niet in een direct aangrenzende/parallelle straat kan parkeren.

#### 4,4 Parkeeroverlast

Naast parkeerdrukke kan er ook sprake zijn van parkeeroverlast, bijvoorbeeld door slordig of fout parkeergedrag, obstakels, stank of vervuiling. Bijna twee derde van de respondenten (65%) ervaart nooit of soms parkeeroverlast in directe woonomgeving, zie figuur 5. Daarentegen ervaren twee op de tien respondenten (18%) vaak of altijd parkeeroverlast. Respondenten uit Almere Buiten en Poort ervaren vaker vaak of altijd parkeeroverlast in directe woonomgeving dan respondenten uit Almere Hout. Daarentegen ervaren 66-plussers vaker nooit of soms parkeeroverlast dan overige leeftijdsgroepen.

*Figuur 5: Ervaren parkeeroverlast in directe woonomgeving (n=2.638)*



De meest genoemde vorm van parkeeroverlast is slordig parkeergedrag, bijvoorbeeld met één auto twee parkeerplekken in beslag nemen (34%), asociaal/egoïstisch parkeergedrag van bewoners (26%) of fout parkeren (op plekken waar dat niet mag, bijvoorbeeld op het gras) (24%), zie figuur 6.

*Figuur 6: Oorzaak van parkeeroverlast (n=2.992, meerdere antwoorden mogelijk)*



Respondenten uit Almere Buiten ervaren te dicht op elkaar geparkeerde auto's, slordig parkeergedrag en (teveel) grote voertuigen (bestelbussen) vaker als vorm van parkeeroverlast dan respondenten uit andere stadsdelen, zie figuur 7. En respondenten uit Almere Poort ervaren vaker asociaal/egoïstisch parkeergedrag van bewoners, fout parkeren en op de stoep geparkeerde auto's vaker als vorm van parkeeroverlast dan respondenten uit andere stadsdelen.

*Figuur 7: Ervaren vormen van parkeeroverlast naar stadsdeel (meerdere antwoorden mogelijk)*

	Stad n=1.217	Buiten n=622	Haven n=306	Poort n=161	Hout n=136
te dicht op elkaar geparkeerde auto's	24%	25%	24%	18%	-
asociaal/egoïstisch parkeergedrag van bewoners	28%	33%	30%	38%	20%
slordig parkeergedrag (bijv. met 1 auto twee parkeerplekken in beslag nemen)	40%	44%	36%	31%	13%
fout parkeren (op plekken waar dat niet mag, bijv. op het gras)	26%	32%	23%	39%	29%
op de stoep geparkeerde auto's	27%	27%	28%	32%	14%
(teveel) grote voertuigen (bestelbussen)	21%	24%	20%	19%	-

Ongeveer een derde van respondenten (31%) vindt dat de gemeente parkeerdrukke en parkeeroverlast moet aanpakken, 19% noemt alleen parkeeroverlast als speerpunt en 14% noemt vindt dat de aandacht moet liggen bij parkeerdrukke. Respondenten uit Almere Stad, Buiten en Poort vinden dat de gemeente zowel parkeerdrukke als parkeeroverlast moet

aanpakken. Deze mening wordt gedeeld door respondenten in alle leeftijdscategorieën van 18 tot en met 65 jaar.

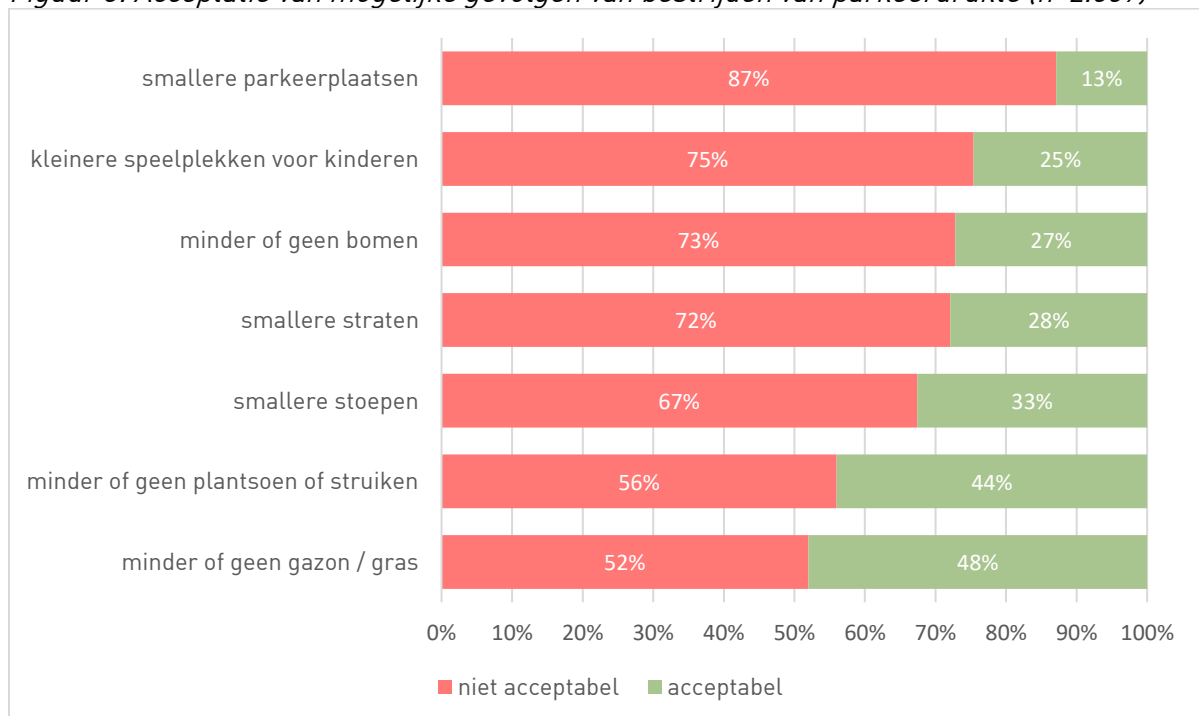
De respondenten die vinden dat de gemeente moet optreden zien meer parkeerplaatsen aanleggen in hun straat (39%) of meer handhaving (waarschuwingen en boetes), ook als dit betekent dat dit de gemeente geld kost (29%) als de beste oplossing voor de aanpak van parkeerdrukke en of parkeeroverlast. Respondenten uit Almere Stad, Buiten en Haven, met twee of meer auto's en van 18 tot en met 65 jaar vinden meer parkeerplaatsen aanleggen in hun straat de beste oplossing voor aanpak van parkeerdrukke en of parkeeroverlast. Respondenten uit Almere Poort en respondenten die in bezit zijn van één auto zijn voor meer handhaving.

## 4.5 Voorkeuren voor aanpak en oplossingen

### 4.5.1 Consequenties van meer parkeerplaatsen

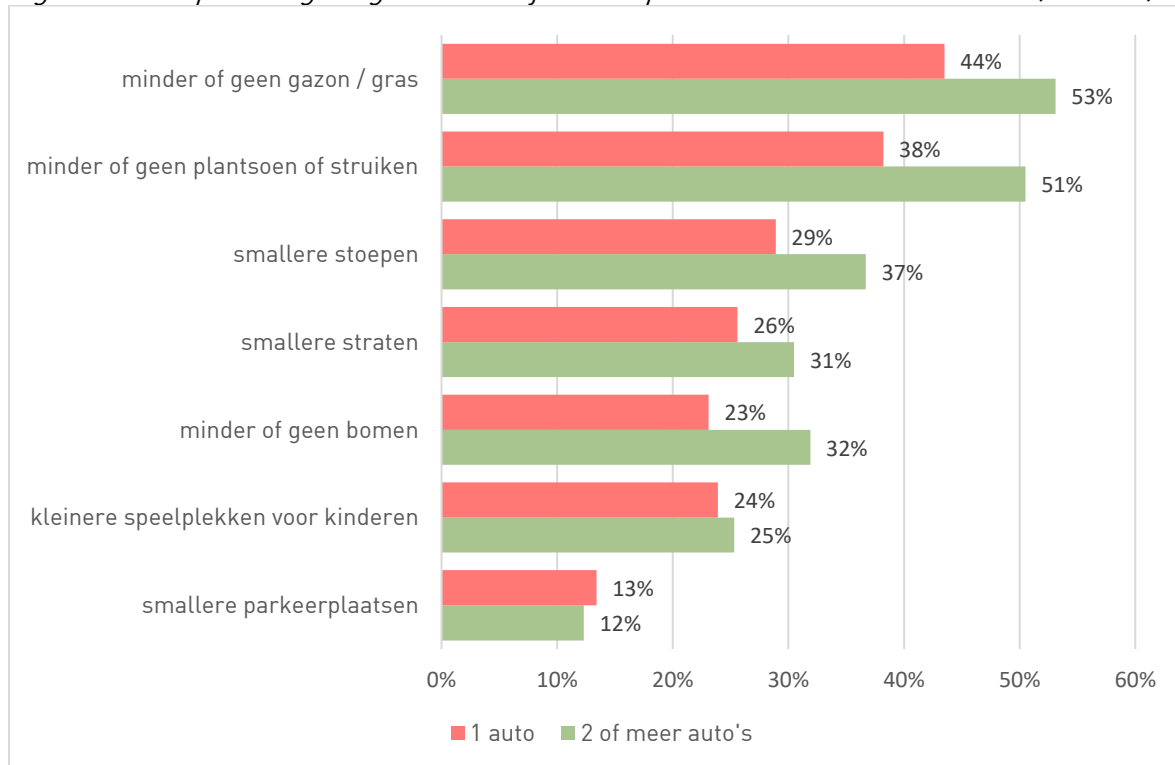
Parkeerdrukke kan worden bestreden door het aanleggen van meer parkeerplaatsen. Maar dit heeft wel gevolgen voor de inrichting van een straat of buurt. Daarom is er aan de respondenten gevraagd welke gevolgen voor hen acceptabel zijn en welke niet. Volgens het merendeel van de respondenten is geen van de genoemde mogelijke gevolgen acceptabel, zie figuur 8. Smallere parkeerplaatsen wordt door negen van de tien niet acceptabel gevonden (87%). Drie kwart van de respondenten oordelen negatief over oplossingen als kleinere speelplekken voor kinderen (75%) of minder of geen bomen (73%). Minder of geen gazon/gras en minder of geen plantsoen of struiken worden nog het meest geaccepteerd, maar het is nog altijd een minderheid van de deelnemers aan het onderzoek die dit vindt.

*Figuur 8: Acceptatie van mogelijke gevolgen van bestrijden van parkeerdrukke (n=2.559)*

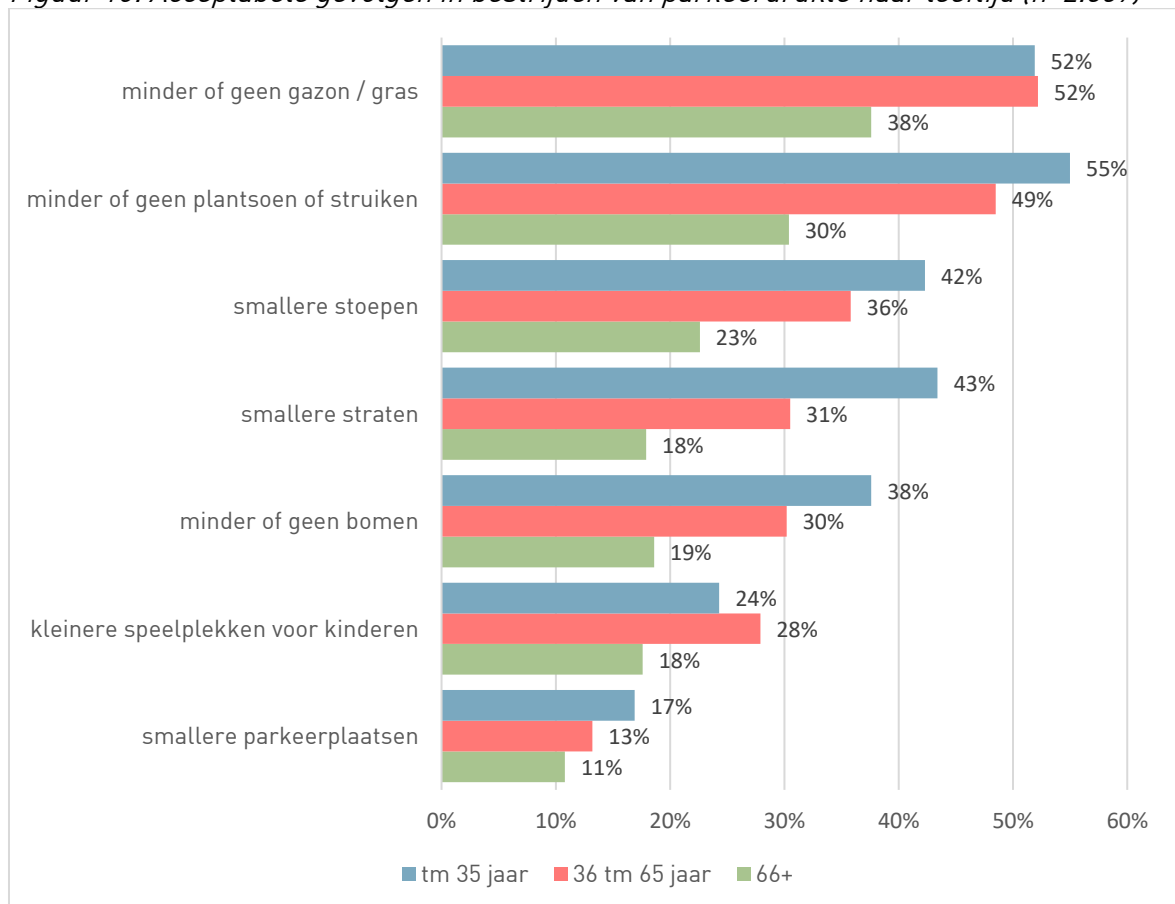


Respondenten uit Almere Hout en respondenten in de leeftijdscategorie van 36 tot en met 65 jaar vinden smallere stoepen en smallere parkeerplaatsen vaker acceptabel dan respondenten uit Almere Stad en 66-plussers. Daarentegen vinden respondenten uit Almere Stad en Buiten of met twee of meer auto's in huishouden vaker minder groen acceptabel dan respondenten uit Almere Poort en Hout of één auto bezitters, zie figuur 9, 10 en 11.

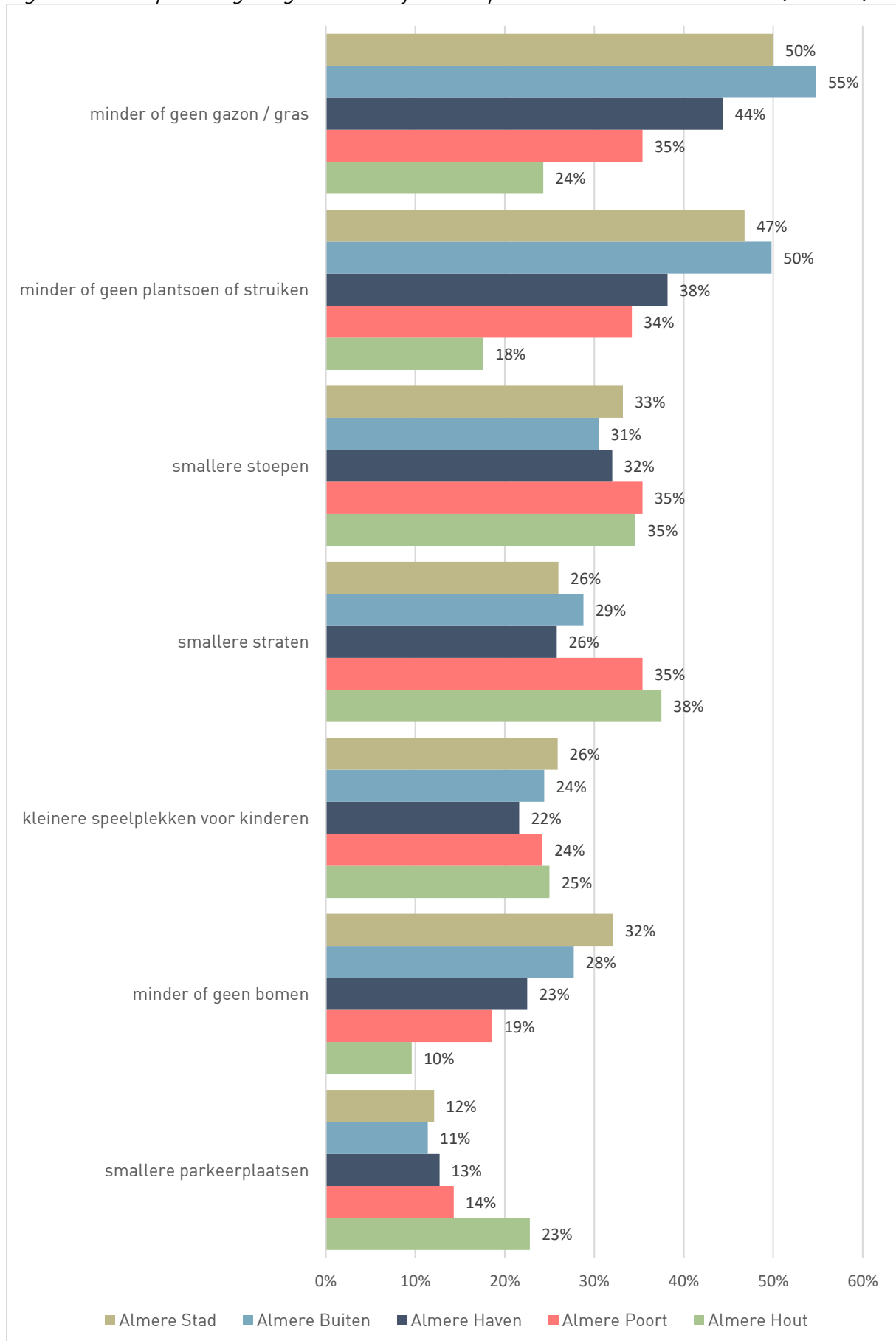
Figuur 9: Acceptabele gevolgen in bestrijden van parkeerdrukke naar autobezit (n=2.559)



Figuur 10: Acceptabele gevolgen in bestrijden van parkeerdrukke naar leeftijd (n=2.559)



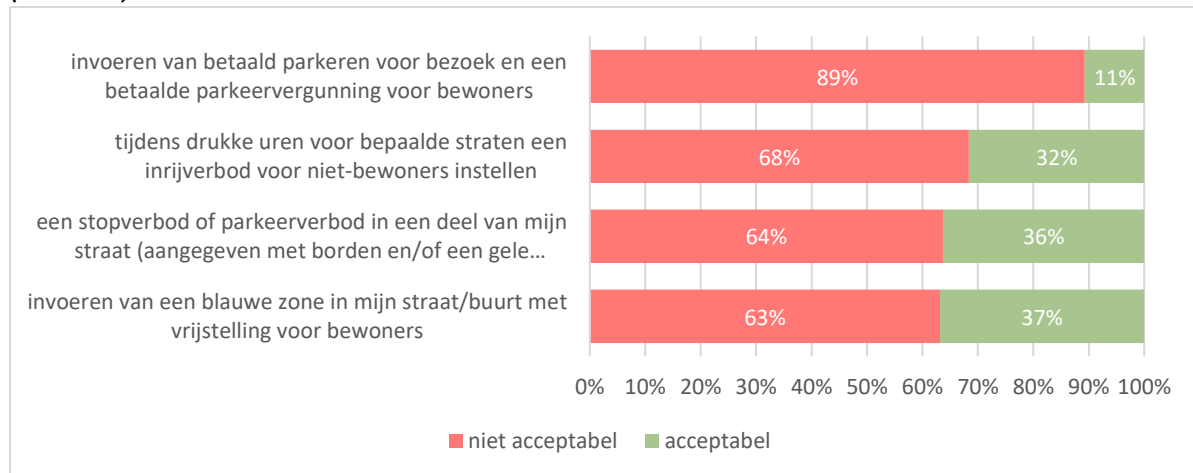
Figuur 11: Acceptabele gevolgen in bestrijden van parkeerdrukke naar stadsdeel (n=2.559)



#### 4.5.2 Mogelijkheden om parkeren te ontmoedigen

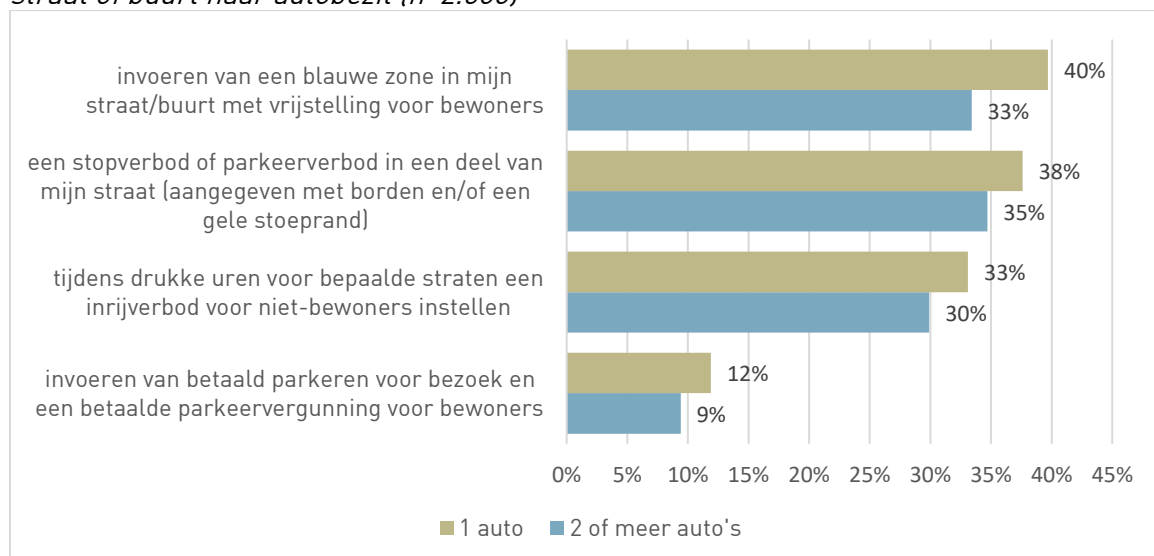
Het ontmoedigen van parkeren door mensen die niet in de straat of buurt wonen kan op verschillende manieren. Ook hier kan geen van de voorgelegde maatregelen rekenen op instemming bij een meerderheid van de deelnemers aan het onderzoek, zie figuur 12. Het invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een betaalde parkeervergunning voor bewoners is voor negen van de tien niet acceptabel (89%). Het invoeren van een blauwe zone in de straat/buurt met vrijstelling voor bewoners wordt het meest als acceptabel genoemd, maar nog altijd is bijna twee derde van de respondenten het hier niet mee eens.

*Figuur 12: Mogelijkheden in ontmoedigen van parkeren door niet bewoners in straat of buurt (n=2.506)*



Er is wel een duidelijk verschil in de beoordeling van de mogelijke ontmoedigingsmaatregelen tussen respondenten uit huishoudens met één auto en huishoudens met twee of meer auto's. Zo vinden mensen die één auto hebben het invoeren van een blauwe zone in straat of buurt met vrijstelling voor bewoners, en invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een betaalde parkeervergunning voor bewoners vaker acceptabel dan respondenten uit huishoudens met twee of meer auto's, zie figuur 13.

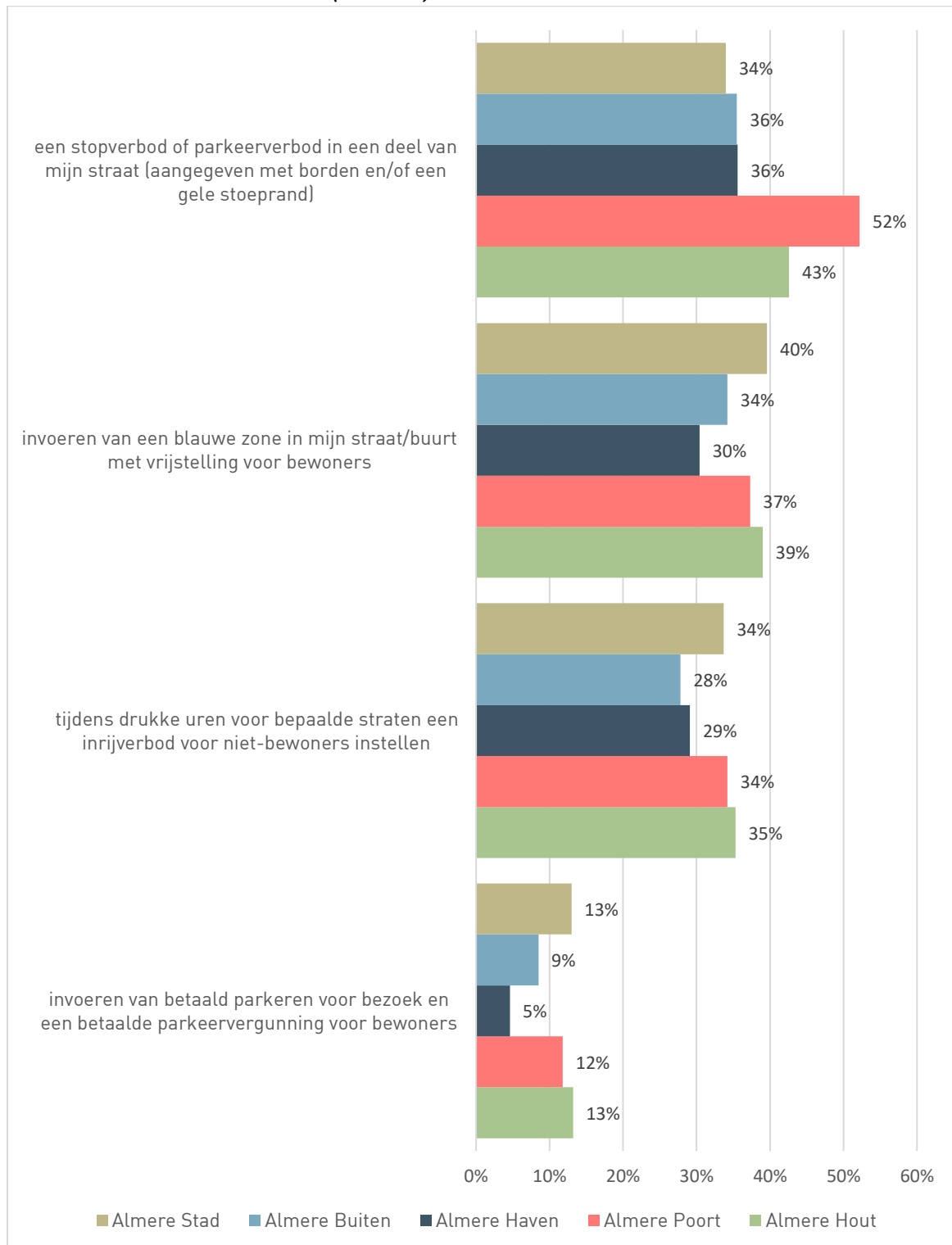
*Figuur 13: Acceptabele mogelijkheden in ontmoedigen van parkeren door niet bewoners in straat of buurt naar autobezit (n=2.506)*





Respondenten uit Almere Poort vinden een stopverbod of parkeerverbod in een deel van de straat vaker acceptabel dan respondenten uit Almere Stad, Buiten en Haven. Respondenten uit Almere Stad, Poort en Hout vinden het invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een betaalde parkeervergunning voor bewoners vaker acceptabel dan respondenten uit Almere Haven, zie figuur 14.

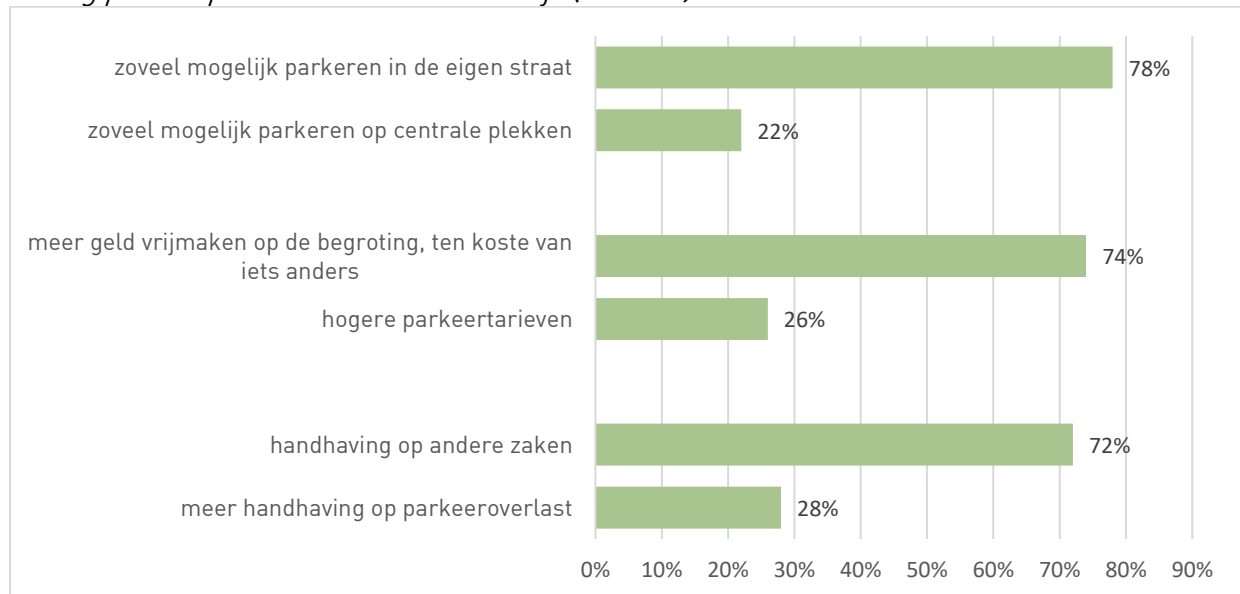
*Figuur 14: Acceptabele mogelijkheden in ontmoedigen van parkeren door niet bewoners in straat of buurt naar stadsdeel (n=2.506)*



#### 4.5.3 Bekostiging van maatregelen

Aan de respondenten is een keuze voorgelegd over de bekostiging van de aanpak van parkeerdrukke en parkeeroverlast. Drie kwart van de respondenten (74%) kiest voor meer geld vrijmaken op de begroting ten koste van iets anders, ten opzichte van hogere parkeertarieven (26%), zie figuur 15. Zeven van de tien respondenten (72%) hebben voorkeur voor handhaving op andere zaken ten opzichte van meer handhaving op parkeeroverlast (28%).

*Figuur 15: Keuzemogelijkheden in aanpak van parkeerdrukke/-overlast, handhaving en aanleg parkeerplaatsen in een nieuwe wijk (n=2.474)*



Respondenten uit Almere Buiten, met twee of meer auto's, van 18 jaar tot en met 65 jaar kiezen vaker voor meer geld vrijmaken op de begroting, ten koste van iets anders en respondenten uit Almere Hout kiezen vaker voor handhaving op andere zaken. Ook heeft zoveel mogelijk parkeren in eigen straat (78%) de voorkeur boven zoveel mogelijk parkeren op centrale plekken als de gemeente een nieuwe woonwijk aanlegt. Respondenten uit Almere Stad en Buiten, met twee of meer auto's, van 18 jaar tot en met 35 jaar kiezen vaker voor zoveel mogelijk parkeren in de eigen straat.

#### 4.6 Deelauto's

Deelauto's kunnen bijdragen aan het tegengaan van parkeerdrukke, omdat er dan minder auto's van bewoners in een straat of wijk geparkeerd hoeven te worden. Twee derde van de respondenten vindt dat de gemeente het gebruik van deelauto's niet mag ondersteunen door in de straat of buurt vaste parkeerplaatsen voor deelauto's te maken. Ook als het gebruik van een deelauto aantrekkelijker of gemakkelijker zou zijn, overweegt acht op de tien respondenten (78%) waarschijnlijk of beslist niet om het aantal auto's in het huishouden te verminderen of alle auto's weg te doen.

## Bijlage 1: achtergrondkenmerken respondenten

*Tabel 1: Hoeveel auto's zijn er aanwezig in uw huishouden? (ook bedrijfsauto's of leaseauto's tellen mee, een motor telt niet mee) (n=2.992)*

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Nul	83	3
Eén	1522	51
Twee	1153	39
Drie	183	6
Vier	41	1
Vijf of meer	10	1

*Tabel 2: Om wat voor type(n) auto/auto's gaat het? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=2.992)*

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
(eigen) personenauto	2839	95
Personenauto voor zakelijk gebruik (bijv. servicewagen, lesauto, taxi)	274	9
Kleine bestelauto (combi)	69	2
Grote bestelauto (bestelbus, personenbusje)	92	3
Vrachtauto	7	1
Andere type auto	58	2

*Tabel 3: Heeft u weleens gebruik gemaakt van een deelauto? (n=2.450)*

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Ja	159	7
Nee	2271	93
Onbekend	20	1

*Tabel 4: Maakt u of een ander gezinslid op dit moment af en toe gebruik van een deelauto? (n=2.449)*

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Ja	67	3
Nee	2364	97
Wil niet zeggen	18	1

*Tabel 5: Is in uw huishouden sprake van enige vorm van mobiliteitsbeperking door bijvoorbeeld een aandoening, handicap, ouderdom (slecht ter been, aangepaste auto, rolstoel, enz.) (n=2.438)*

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Nee	1852	76
Ja	546	22
Wil niet zeggen	40	2

Tabel 6: Tot welke leeftijdscategorie behoort u? (n=2.444)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
t/m 17 jaar	2	1
18 t/m 25 jaar	22	1
26 t/m 35 jaar	165	7
36 t/m 45 jaar	349	14
46 t/m 55 jaar	547	22
56 t/m 65 jaar	683	28
66 t/m 75 jaar	517	21
76 jaar/ouder	148	6
Wil niet zeggen	11	1

Tabel 7: Uit hoeveel thuiswonende personen bestaat uw huishouden? (n=2.444)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Een	288	12
Twee	1142	47
Drie	455	19
Vier	427	18
Vijf	89	4
Zes of meer	28	1
Wil niet zeggen	15	1

Tabel 8: Hoeveel van die personen zijn 18 jaar of ouder? (n=2.437)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Een	345	14
Twee	1539	63
Drie	357	15
Vier	139	6
Vijf	22	1
Zes of meer	5	1
Wil niet zeggen	30	1

Tabel 9: In wat voor type woning woont u? (n=2.440)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
rijtjeswoning	1155	47
rijtjeshoekwoning	377	16
twee onder 1 kapwoning	279	11
vrijstaande woning, bungalow	309	13
appartement, flatwoning	301	12
ander type woning (bijv. woonboot)	19	1

Tabel 10: In welk stadsdeel woont u? (n=2.442)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Almere Stad	1217	50
Almere Buiten	622	26
Almere Haven	306	13
Almere Poort	161	7
Almere Hout	136	6

## Bijlage 2: nadere uitwerking

Tabel 11: Rijdt een/meerdere van deze auto's (ook) op elektriciteit? (n=2.842)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Nee	2131	75
Ja	694	24
Wil niet zeggen	17	1

Tabel 12: Verwacht u binnen 10 jaar (alleen nog) elektrisch te rijden? (n=2.871)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Nee	928	32
Ja, deels elektrisch	749	26
Ja, volledig elektrisch	523	18
Onbekend	671	23

Tabel 13: Voor welke doeleinden wordt/worden de auto's in uw huishouden gebruikt? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=2.992)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
woon-werk verkeer	1920	64
zakelijk, beroepsmatig (geen woon-werk)	633	21
sociale doeleinden (zoals familiebezoek)	2572	86
schoolbezoek of studie (ook: kinderen halen/brengen)	659	22
boodschappen doen, winkelen	2400	80
recreatie (dagjes uit, sport)	2319	78
meerdaagse vakanties (zomervakantie, weekendtrips, enz.)	2116	71
andere doeleinden	475	16

Tabel 14: En waarvoor het meest als het gaat om het aantal gebruiksmomenten, dus niet het aantal kilometers? (n=2.833)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
woon-werk verkeer	1240	44
zakelijk, beroepsmatig (geen woon-werk)	214	8
sociale doeleinden (zoals familiebezoek)	469	17
schoolbezoek of studie (ook: kinderen halen/brengen)	88	3
boodschappen doen, winkelen	448	16
recreatie (dagjes uit, sport)	186	7
meerdaagse vakanties (zomervakantie, weekendtrips, enz.)	94	3
andere doeleinden	94	3

Tabel 15: Welk antwoord past het best bij uw situatie? (n=2.816)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
mijn woning ligt aan een straat met autoverkeer	2291	81
mijn woning ligt aan een fiets- of voetgangerspad (zonder autoverkeer)	168	6
mijn woning ligt in een hofje, aan een binnenplaats (zonder autoverkeer)	197	7
anders	160	6

Tabel 16: Hoe beoordeelt u het parkeren in z'n totaliteit? (n=2.758)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Uitstekend	94	3
Goed	787	29
Voldoende	1242	45
Onvoldoende	421	15
Slecht	167	6
Nvt/onbekend	13	1
Geen mening	34	1

Tabel 17: Hoe beoordeelt u het parkeren in Almere Stad Centrum? (n=2.736)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Uitstekend	94	3
Goed	663	24
Voldoende	1108	41
Onvoldoende	458	17
Slecht	330	12
Nvt/onbekend	33	1
Geen mening	50	2

Tabel 18: Hoe beoordeelt u het parkeren bij supermarkten en/of andere winkels? (n=2.720)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Uitstekend	212	8
Goed	1018	37
Voldoende	1165	43
Onvoldoende	250	9
Slecht	47	2
Nvt/onbekend	11	1
Geen mening	17	1

Tabel 19: Hoe beoordeelt u het parkeren in uw eigen woonomgeving, buurt? (n=2.751)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Uitstekend	253	9
Goed	684	25
Voldoende	785	29
Onvoldoende	614	22
Slecht	409	15
Nvt/onbekend	4	1
Geen mening	2	1

Tabel 20: Hoe beoordeelt u het parkeren direct of nabij uw woning? (n=2.754)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Uitstekend	418	15
Goed	575	21
Voldoende	630	23
Onvoldoende	606	22
Slecht	518	19
Nvt/onbekend	3	1
Geen mening	4	1

Tabel 21: Waar kunt u (na)bij uw woning parkeren? LET OP: niet waar u parkeert, maar welke parkeermogelijkheden u heeft (meerdere antwoorden mogelijk)? (n=2.992)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
op publieke parkeerplekken (straat, buurtparkeerplaats, enz.)	2448	82
in een publieke (openbare) parkeergarage	97	3
op eigen terrein: erf, oprit, eigen garage, carport	1165	39
in een gedeelde garage (bijv. garage bij/onder een appartementencomplex)	76	3
op een eigen gereserveerde P-plek( bijv. invalide parkeerplek)	91	3
anders, namelijk	48	2

Tabel 22: En waar parkeert u meestal de auto(s)? (n=2.730)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
op publieke parkeerplekken (straat, buurtparkeerplaats, enz.)	1480	54
in een publieke (openbare) parkeergarage	28	1
op eigen terrein: erf, oprit, eigen garage, carport	1007	37
in een gedeelde garage (bijv. garage bij/onder een appartementencomplex)	62	2
op een eigen gereserveerde P-plek( bijv. invalide parkeerplek)	74	3
Wisselend, op verschillende plekken	63	2
Anders	16	1

Tabel 23: Wat is van toepassing op de locatie waar u woont? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=2.992)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
vrij, gratis parkeren	2495	83
een blauwe zone	69	2
betaald parkeren	192	6
n.v.t. / anders	31	1

Tabel 24: In hoeverre ervaart u in uw straat (of de plek waar u de auto parkeert) problemen met parkeren door parkeerdrukke? (n=2.728)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Nooit	547	20
Soms	748	27
Regelmatig	536	20
Vaak	452	17
Altijd	422	16
Nvt/geen mening	23	1

Tabel 25: Wat is volgens u de oorzaak van deze parkeerdrukke? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=2.992)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
te weinig parkeerplekken in verhouding tot het aantal woningen	1040	35
te weinig parkeerplekken in verhouding tot het autobezit van bewoners	1405	47
bewoners maken geen gebruik van de parkeergelegenheid op hun eigen terrein	367	12
(teveel) geparkeerde bedrijfsauto's (van bewoners)	599	20
(teveel) aanhangers, caravans, trailers, motoren op publieke parkeerplekken	163	5
parkeerplekken die worden gebruikt voor andere doeleinden (containers, grofvuil, enz.)	167	6
gebruik van parkeerplekken door bewoners uit andere straten of buurten	625	21
gebruik van parkeerplekken door werknemers van nabijgelegen bedrijven/kantoren	168	6
gebruik van parkeerplekken door klanten van winkels	127	4
de nabijheid van een betaald parkeren-zone of blauwe zone	90	3
werkzaamheden (tijdelijk minder parkeerplekken)	71	2
andere reden, namelijk	374	13

Tabel 26: In welke situatie is er naar uw mening sprake van parkeerdrukke? LET OP: los van of er in uw straat ook nu al van deze situatie sprake is (n=2.115)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
wanneer ik/ander gezinslid regelmatig niet 'voor de deur' kan parkeren	414	20
wanneer ik/ander gezinslid regelmatig niet op mijn/zijn/haar 'vaste plek' kan parkeren	92	4
wanneer ik/ander gezinslid regelmatig niet in de eigen straat kan parkeren	1055	50
wanneer ik/ander gezinslid regelmatig niet in een aangrenzende/parallelle straat kan parkeren	209	10
wanneer ik/ander gezinslid niet binnen 250 meter afstand van mijn/onze woning kan parkeren	168	8
in geen van deze gevallen	177	8

Tabel 27: En wanneer is er volgens u sprake van parkeerdrukke als het gaat om parkeren voor uw bezoek? LET OP: los van of deze situatie ook nu al in uw straat optreedt (n=2.102)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
wanneer mijn bezoek de auto niet voor mijn/onze deur kan parkeren	119	6
wanneer mijn bezoek de auto niet in mijn/onze straat kan parkeren	1008	48
wanneer mijn bezoek de auto niet in een direct aangrenzende/parallelle straat kan parkeren	528	25
wanneer mijn bezoek de auto niet binnen 250 meter afstand van mijn/onze woning kan parkeren	348	17
in geen van deze gevallen	83	4
n.v.t. (er komt nooit bezoek, mijn/ons bezoek komt niet met de eigen auto)	16	1



Tabel 28: In hoeverre ervaart u parkeeroverlast in uw directe woonomgeving? (n=2.666)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
Nooit	617	23
Soms	1088	41
Regelmatig	456	17
Vaak	297	11
Altijd	180	7
Nvt/geen mening	28	1

Tabel 29: Welke vormen van parkeeroverlast ervaart u dan zoal? (meerdere antwoorden mogelijk) (n=2.992)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
te dicht op elkaar geparkeerde auto's	583	20
asociaal/egoïstisch parkeergedrag van bewoners	782	26
slordig parkeergedrag (bijv. met 1 auto twee parkeerplekken in beslag nemen)	1022	34
fout parkeren (op plekken waar dat niet mag, bijv. op het gras)	720	24
voertuigen die de doorgang belemmeren of lastig maken	507	17
op de stoep geparkeerde auto's	692	23
(teveel) grote voertuigen (bestelbussen)	544	18
andere voertuigen (caravans, trailers) die langer blijven staan dan is toegestaan	274	9
bewonersconflicten over parkeren	107	4
onveilige situaties (bijv. voor uzelf of kinderen)	214	7
vervuiling (bijv. door lekkende vloeistoffen uit auto's)	43	1
rommel op straat (dat uit auto's wordt gegooid, bijv. sigarettenpeuken)	316	11
Geluidsoverlast	159	5
stank (door uitlaatgassen)	75	3
Autowrakken	50	2
andere vorm(en) van overlast, namelijk	186	6

Tabel 30: Vindt u dat de gemeente de parkeerdrukke en/of de parkeeroverlast in uw straat of buurt moet aanpakken? (n=2.635)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
ja, beide	822	31
alleen de parkeerdrukke	373	14
alleen de parkeeroverlast	501	19
nee, geen van beide	430	16
ik ervaar geen parkeerdrukke of overlast	388	15
geen mening	121	5

Tabel 31: Wat vindt u de beste oplossing voor de aanpak van de parkeerdrukke en/of de parkeeroverlast in uw straat of buurt? (n=1.685)

Antwoord	Aantal respondenten	Percentage
niets doen, ik accepteer dat er in mijn straat of buurt parkeerdrukke en/of parkeeroverlast is	108	6
meer parkeerplaatsen aanleggen in mijn straat	661	39
het ontmoedigen van parkeren door mensen die niet in de straat of buurt wonen	213	13
meer handhaving (waarschuwingen en boetes), ook als dit betekent dat dit de gemeente geld kost	488	29
andere oplossing(en), namelijk	215	13

Tabel 32: Parkeerdrukke kan worden bestreden door het aanleggen van meer parkeerplaatsen. Maar dit heeft wel gevolgen voor de inrichting van een straat of buurt. Kunt u aangeven welke gevolgen in uw straat of buurt voor u acceptabel zijn en welke niet? (n=2.559)

Antwoord	Aantal respondenten (acceptabel)	Percentage
smallere stoepen	834	33
smallere parkeerplaatsen	329	13
smallere straten	714	28
minder of geen gazon / gras	1228	48
minder of geen plantsoen of struiken	1125	44
minder of geen bomen	697	27
kleinere speelplekken voor kinderen	629	25

Tabel 33: Het ontmoedigen van parkeren door mensen die niet in uw straat of buurt wonen kan op verschillende manieren. Kunt u aangeven welke mogelijkheden voor u acceptabel zijn en welke niet? (n=2.506)

Antwoord	Aantal respondenten (acceptabel)	Percentage
een stopverbod of parkeerverbod in een deel van mijn straat (aangegeven met borden en/of een gele stoeprand)	909	36
invoeren van een blauwe zone in mijn straat/buurt met vrijstelling voor bewoners	922	37
invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een betaalde parkeervergunning voor bewoners	269	11
tijdens drukke uren voor bepaalde straten een inrijverbod voor niet-bewoners instellen	791	32

Tabel 34: Als u moet beslissen hoe we de aanpak van parkeerdrukke en parkeeroverlast moeten betalen, wat zou u dan liever hebben: hogere parkeertarieven of meer geld vrijmaken op de begroting, ten koste van iets anders? (n=2.473)

Antwoord	Aantal respondenten (acceptabel)	Percentage
hogere parkeertarieven	633	26
meer geld vrijmaken op de begroting, ten koste van iets anders	1840	74

Tabel 35: Als u moet kiezen tussen meer handhaving op parkeeroverlast of handhaving op andere zaken, wat heeft dan uw voorkeur? (n=2.468)

Antwoord	Aantal respondenten (acceptabel)	Percentage
meer handhaving op parkeeroverlast	699	28
handhaving op andere zaken	1769	72

*Tabel 36: Als de gemeente een nieuwe woonwijk aanlegt, wat heeft dan uw voorkeur: dat de gemeente zorgt voor zoveel mogelijk parkeren op centrale plekken, of zorgt voor zoveel mogelijk parkeren in de eigen straat? (n=2.474)*

<b>Antwoord</b>	<b>Aantal respondenten (acceptabel)</b>	<b>Percentage</b>
zoveel mogelijk parkeren op centrale plekken	550	22
zoveel mogelijk parkeren in de eigen straat	1924	78

*Tabel 37: Als het gebruik van een deelauto aantrekkelijker of gemakkelijker zou zijn, zou u dan overwegen het aantal auto's in uw huishouden te verminderen of zelfs alle auto's wegdoen? (n=1.147)*

<b>Antwoord</b>	<b>Aantal respondenten</b>	<b>Percentage</b>
beslist niet	587	51
waarschijnlijk niet	312	27
Misschien	157	14
waarschijnlijk wel	63	6
beslist wel	10	1
Geen mening	18	2

**Colofon**

Gemeente Almere

**Uitvoering en rapportage**

Gemeente Almere/BVLS/Onderzoek&Statistiek

Hanifi Gökçe

Lucas Veeger

**Opdrachtgever**

Gemeente Almere/Stedelijk Beleid

**Contactgegevens**

Gemeente Almere

Postbus 200

1300 AE Almere

Tel: 14 036

onderzoek&statistiek@almere.nl

© Gebruik van gegevens uit dit rapport is alleen toegestaan met bronvermelding.

Projectnummer P2024-013

Juli 2024

