

Parkeerproblemen in beeld gebracht



Gemeente Almere



Parkeerproblemen in beeld gebracht

Een kwalitatief onderzoek naar het parkeren in Almere

P2024-023

Colofon

Onderzoek en rapportage

Gemeente Almere/BVLS/Onderzoek & Statistiek

Mirjam Boon

Hanifi Gökçe

Dian van Hezel

Opdrachtgever

Gemeente Almere/ Stedelijk beleid/ Mobiliteit

December 2024

Contactgegevens

Gemeente Almere

Postbus 200

1300 AE Almere

Tel: 14 036

onderzoek&statistiek@almere.nl

<https://oens.almere.nl/>

@OSAlmere1

Gebruik van gegevens uit dit rapport is alleen toegestaan met bronvermelding



Inhoud

Colofon	1
Inleiding.....	3
Opvallende punten uit de focusgroepen.....	5
Almere Stad	8
Almere Hout	11
Almere Haven	13
Almere Poort	16
Almere Buiten.....	18
Bijlage 1: Topiclijst	20
Bijlage 2: Overzicht respondenten	21

Inleiding

Parkeren is een veelbesproken thema binnen stedelijke gebieden, en Almere vormt hierop geen uitzondering. De groei van de stad en de toename van het aantal voertuigen zorgen voor nieuwe uitdagingen op het gebied van parkeergelegenheid, verkeersdoorstroming en leefbaarheid. Voorafgaand aan dit onderzoek is een kwantitatief onderzoek uitgevoerd om inzicht te krijgen in de tevredenheid van bewoners over parkeren in Almere. Uit dit onderzoek blijkt dat 70% van de respondenten het parkeren in Almere beoordeelt met een voldoende of hoger. Het parkeren bij supermarkten werd zelfs door 89% van de respondenten als positief ervaren. Maar de situatie rondom het parkeren bij de eigen woonomgeving bleek minder gunstig. Slechts 62% van de respondenten gaf aan tevreden te zijn over het parkeren in hun woonwijk, en dit percentage daalde naar 59% als het ging om parkeren direct of nabij de eigen woning.

Deze bevindingen gaven aanleiding om de ervaringen en belevingen van bewoners verder te verkennen en de onderliggende oorzaken van de lagere tevredenheid rondom eigen woonomgeving nader te onderzoeken. Team Mobiliteit gaf daarom de opdracht aan Onderzoek & Statistiek om een kwalitatief vervolgonderzoek uit te voeren met behulp van focusgroepen. In elk stadsdeel van Almere zijn focusgroepen georganiseerd. In deze focusgroepen hebben de respondenten, in een anonieme en vertrouwde omgeving, hun ervaringen, zorgen en suggesties over parkeren in hun stadsdeel kunnen delen. Het doel van dit onderzoek is om de problemen en uitdagingen rondom parkeren in de verschillende stadsdelen van Almere in beeld te brengen.

Onderzoeksopzet

Focusgroepen worden gebruikt om binnen relatief korte tijd te achterhalen welke meningen, opvattingen en waarden er binnen bepaalde groepen bestaan over een probleem of een vraagstuk. Een belangrijk kenmerk hiervan is dat respondenten direct op elkaar kunnen reageren waardoor keten van associaties, persoonlijke ervaringen, normen en waarden ontstaan. Het onderwerp wordt in de breedte afgetast waardoor de onderzoekers een goed idee krijgen hoe er door de buitenwereld over het onderwerp wordt gesproken en welke denkbeelden er bestaan. In bijlage 1 is de topiclijst opgenomen.

De veronderstelling was dat het parkeren in de stadsdelen verschillend wordt beleefd. Daarom is in elk stadsdeel een focusgroep georganiseerd, in totaal vijf focusgroepen.

Locatie en tijdstip

Stadsdeel	Datum	Locatie	Aantal respondenten
Almere Stad	Donderdag 24 oktober	Stadhuis	14
Almere Hout	Woensdag 30 oktober	Buurtschuur Zuid	8
Almere Haven	Maandag 4 november	Kerk De Goede Rede	11
Almere Poort	Zaterdag 9 november	Buurtcentrum De Ruimte	6
Almere Buiten	Dinsdag 12 november	Buurtcentrum EveNaarHuis	7

Via social media is de oproep voor deze focusgroepen gedeeld. Geïnteresseerde inwoners hebben zich, door enkele gegevens in te vullen, kunnen opgeven. Vanwege de geringe respons onder de bewoners van Almere Haven en Almere Hout is de oproep ook gedeeld onder de leden van het onderzoekspanel van Onderzoek & Statistiek van deze specifieke stadsdelen. Het streven was dat elke focusgroep uit zes tot acht inwoners zou bestaan. Voor de eerste bijeenkomst in Almere Stad zijn veertien inwoners uitgenodigd, rekening houdend met afzeggingen en no-show. Omdat dit bijna niet voorkwam, zijn er voor de andere bijeenkomsten niet meer inwoners uitgenodigd. Alleen in Almere Buiten hebben twee inwoners zich tijdens de bijeenkomst afgemeld en in Almere Haven één. In bijlage 2 is een overzicht van de respondenten.

Opvallende punten uit de focusgroepen

De bijeenkomsten in de stadsdelen hadden, ondanks de topiclijst, een eigen dynamiek. De stadsdelen verschillen en dat is duidelijk te zien in de ervaren problematiek. Wat in het ene stadsdeel speelt, is bij het andere stadsdeel geen issue. In dit hoofdstuk komen de opvallende punten, de verschillen en de overeenkomsten aan bod. De volgende hoofdstukken bestaan uit de samenvattingen van de focusgroepen in de verschillende stadsdelen.

Meerdere auto's per huishouden

Bij het bespreken van de parkeerproblematiek kwam in alle focusgroepen spontaan en meteen in het begin van het gesprek het aantal auto's per huishouden ter sprake. Over het algemeen geven de respondenten aan dat veel huishoudens meerdere auto's hebben, wat leidt tot een tekort aan parkeerplaatsen. Dit probleem wordt verergerd door thuiswonende kinderen die ook een auto hebben.

Specifieke probleemlocaties zijn scholen en kinderopvang

Ook de directe omgeving van scholen worden in alle focusgroepen aangewezen als locaties waar veel parkeeroverlast of parkeerdruk is. Deze overlast is vooral tijdens piekmomenten, bij het brengen en halen van kinderen.

De uitzondering bevestigt de regel: een respondent complimenteert de gemeente over de afwikkeling van dit probleem bij de Archipel (basisschool Almere Buiten) door het instellen van een parkeerverbod (gele stoeprand) en deze maatregel te handhaven.

Contact met de gemeente

In elke focusgroep waren er één of meerdere respondenten die contact hebben gehad met de gemeente. Sommigen met de ombudsman. Deze respondenten hebben allemaal hun zorgen en problemen met betrekking tot parkeren gedeeld en oplossingen aangedragen, maar vaak zonder bevredigende oplossingen.

Stationsgebieden

Het parkeren rondom een stationsgebied is in Almere Stad (met de NS-stations Almere Muziekwijk, Almere Centrum, Almere Parkwijk) en Almere Buiten (Almere Buiten en Almere Oostvaarders) geen probleem, in Almere Poort wel. De inwoners van Almere Poort ervaren de P+R van Almere Poort als onveilig en moeten omrijden om deze te bereiken. Daarom maken parkeerders liever gebruik van parkeerplaatsen in de aangrenzende wijk, tot groot ongenoegen van omwonenden.

Er is parkeerdruk door inbreiding

In bijna alle stadsdelen maken enkele respondenten zich zorgen over de impact van inbreiding en de bouw van nieuwe flats op de parkeerdruk in hun wijken. Ze benadrukken dat er vaak onvoldoende parkeerplaatsen worden gecreëerd bij nieuwe bouwprojecten, wat de bestaande parkeerproblemen verergert.

Parkeren op eigen terrein

Respondenten geven aan dat ze zien dat buurtbewoners de parkeerplek op eigen terrein niet gebruiken of het zelfs omzetten naar een tuin of andere ruimte. Dit draagt bij aan de parkeerdruk in de straat. Opvallend is dat de respondenten van Almere Stad graag willen parkeren op eigen terrein en de medewerking van de gemeente vragen om dit mogelijk te maken. De respondenten uit de andere stadsdelen zien voornamelijk dat andere inwoners uit hun wijk de parkeerplaatsen op eigen terrein niet gebruiken.

Loopafstand tot de auto

De meeste respondenten geven aan dat ze het liefst zo dicht mogelijk bij hun huis willen parkeren. Het is vooral vanwege praktische redenen zoals het uitladen van boodschappen, het vervoeren van kinderen en veiligheidszorgen.

Groen voor parkeren

Om de parkeerdruk tegen te gaan zijn sommige respondenten voor het weghalen van groen in de wijk om zo extra parkeerplekken te creëren. In Almere Poort en Almere Haven zijn de meeste respondenten voor het verwijderen van groen. In Almere Hout zijn de meeste tegen, zij willen het groene karakter van de wijk behouden. In Almere Stad en Almere Buiten zijn de meningen verdeeld. Sommige respondenten zijn voorstander van het opofferen van groen, terwijl anderen het belang van groen benadrukken. Wat in deze stadsdelen in de discussie meespeelt is de staat van het onderhoud van het groen. *“Poepveldjes en ander waardeloos groen”* (bewoording van enkele respondenten) mogen in de ogen van deze respondenten wel verdwijnen. Alle respondenten willen wel dat de parkeerplaatsen worden aangelegd met waterdoorlatende tegels.

Handhaving

De meningen over de handhaving verschillen, maar zijn over het algemeen niet positief. De respondenten merken op dat handhaving vaak inconsistent is. Ze controleren vaak op momenten dat er geen overlast is, wat tot frustratie leidt. Daarnaast ervaren respondenten een gebrek aan actie van handhaving, zelfs nadat overtredingen zijn gemeld. En problemen zoals het parkeren op eigen terrein, het blokkeren van invalideparkeerplaatsen en het parkeren op gras worden genoemd als gebieden waar handhaving tekortschiet.

Betaald parkeren

Betaald parkeren kwam ter sprake in de focusgroep in Almere Buiten, niet in de andere stadsdelen zoals in Almere Stad (waar de tarieven hoger zijn dan in Almere Buiten). Respondenten geven aan dat mensen vaak proberen betaald parkeren te vermijden door hun auto's in gratis parkeerzones te zetten, wat de parkeerdruk in die gebieden verhoogt. De kosten van betaald parkeren beïnvloeden het parkeergedrag van bewoners en bezoekers, waarbij sommigen aangeven minder vaak naar gebieden met betaald parkeren te gaan. Betaald parkeren leidt volgens de respondenten tot een verschuiving van het probleem in plaats van een oplossing.

Laadpalen voor elektrische auto's

Er is een groeiende behoefte aan meer laadpalen voor elektrische auto's. Respondenten klagen over auto's die te lang aan de laadpalen blijven staan, waardoor anderen geen gebruik kunnen maken van deze laadfaciliteiten.

De respondenten van Almere Stad hebben een andere mening over laadpalen. Zij vinden dat een laadpaal parkeerplaatsen kost. Daarom stellen zij voor om laadpalen op minder drukke plekken te plaatsen.

Reguleren van parkeren door de gemeente

De laatste vraag bij de focusgroepbijeenkomsten gaat over het reguleren van parkeren. De respondenten is gevraagd aan te geven welke mogelijkheden zij acceptabel vinden en waarom.

De maatregelen:

1. Invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een (of meer) gratis parkeervergunningen voor bewoners.
2. Het herinrichten van de straat om meer parkeerplaatsen te creëren.
3. Het aanbieden van deelauto's of elektrische scooters.

De maatregel 'het invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een (of meer) gratis parkeervergunningen voor bewoners' wordt niet hartelijk ontvangen. Pas na toelichting willen de respondenten er over praten. Aan het einde van discussie zijn de respondenten van mening dat deze maatregel niet alle problemen oplost. In Almere Poort zijn twee respondenten voor deze maatregel en in Almere Hout ook.

De meeste stemmen krijgt de maatregel 'Het herinrichten van de straat om meer parkeerplaatsen te creëren'. In Almere Buiten, Almere Stad en Almere Haven is deze stemming zelfs unaniem.

Het minst favoriet is de derde maatregel 'het aanbieden van deelauto's of elektrische scooters'. Niemand stemt voor deze optie. De respondenten vinden dat de scooters parkeeroverlast veroorzaken op de stoep. Daarbij moet je het gebruik van de auto plannen. En de deelauto's leggen beslag op de al beperkte parkeerplaatsen.

Creatieve oplossingen

Tijdens de bijeenkomsten vertellen de respondenten over de creatieve oplossingen die zij nu inzetten tegen het parkeerprobleem:

- Pallet neerleggen op de parkeerplaats: *"In het begin wat wij deden in de wijk (Olympiakwartier), als je wegging snel een pallet neerleggen om de parkeerplek bezet te houden. Zo zielig is het, het is echt heel erg, maar weet je hoeveel frustratie dat geeft als je thuiskomt en je kan gewoon niet je auto kwijt."*
- Auto van ouders gebruiken om parkeerplaats bezet te houden: *"Ik bel mijn ouders als ik even weg moet met mijn kinderen om te vragen of ze alsjeblieft even hun auto voor mijn deur parkeren. Ik kan een uurtje weg en als ik weer terug ben dan wisselen we de auto's weer, zo erg is het."* Een andere jonge moeder heeft dit roulatiesysteem met haar echtgenoot.
- In Almere Hout hebben omwonenden keien op het gras gelegd en anderen hebben paaltjes in het gras geslagen om het gras te beschermen tegen automobilisten die niet kunnen inparkeren.
- In Almere Haven parkeren mensen dubbel om zo een plekje bezet te houden voor tweede auto van partner.

Almere Stad

Er is onder de respondenten brede overeenstemming dat de parkeerdruk in Almere Stad te hoog is, vooral in woonwijken. Gezinnen hebben meerdere auto's, omdat de kinderen het huis niet uitkunnen vanwege de woningmarkt en gedwongen langer thuis wonen. Feesten en evenementen verergeren tijdelijk de parkeerdruk, maar worden meestal getolereerd als uitzondering:

"Over het algemeen lukt het wel en verjaardagen, ja daar kan je natuurlijk niet tegen opbouwen. Verjaardagen vind ik een uitzondering. Dat is even een avondje dat je overlast hebt, dat is prima."

Specifieke problemen in de wijken:

Meerdere auto's per huishouden: In sommige straten hebben gezinnen meerdere auto's, wat leidt tot een structureel tekort aan parkeerplekken voor andere bewoners. In dichtbevolkte wijken zoals de Couperusweg en Eikenstraat zien bewoners hierdoor vaak geen parkeerplek meer voor hun eigen deur: *"Bij ons in de straat heb je twee gezinnen, zij hebben samen acht auto's. Ik kan nooit mijn auto in de straat parkeren."*

Vakantie parkeren en werkenden buiten de wijk: Wijken zoals de Eikenstraat in Parkwijk hebben te maken met langdurig parkeren, vaak door mensen die hun auto achterlaten en verder reizen met de bus of trein naar Schiphol of werk in Amsterdam: *"Mensen zetten drie weken hun auto voor de deur, omdat ze op vakantie gaan. Mensen die werken op het stadhuis, Windesheim of ziekenhuis parkeren hier. Mensen die in Amsterdam werken."*

Laadpalen: De installatie van laadpalen vermindert de beschikbare parkeerruimte, wat tot frustratie leidt. Respondenten suggereren dat laadpalen beter aan hoofdwegen geplaatst kunnen worden om ruimte in woonstraten te besparen: *"Een laadpaal kost twee parkeerplaatsen. Zet die laadpaal gewoon op de Parkwijklaan, dan heb je er minder last van. Daar is nog ruimte."*

Bomen en vuiloverlast: Parkeerplaatsen onder bomen worden in de zomer vaak vermeden vanwege vogelpoep en plak van bepaalde boomsoorten. Sommige bewoners pleiten voor het kappen van bomen om meer parkeerplaatsen te creëren, maar volgens de respondenten is het gemeentelijke beleid gericht op het behoud van groen. Een respondent uit Muziekwijk merkt op: *"Wij hebben parkeerplekken met bomen daarnaast en deze plekken worden in de zomer niet gebruikt, omdat de auto helemaal ondergescheten wordt."* In enkele gevallen zijn bomen verwijderd om de overlast te beperken, maar bewoners ervaren dat dit proces vaak lang duurt.

Parkeerverlast bij scholen en evenementen: Bij scholen en sportclubs ontstaan regelmatig piekdruktes. In Parkwijk, bijvoorbeeld, waar meerdere basisscholen, een sporthal en een middelbare school naast elkaar liggen, staat de buurt vol met auto's van mensen die kinderen naar school brengen, wat tot opstoppingen leidt. Om deze opstopping te ontwijken houden sommige inwoners van de wijk rekening met deze schooltijden: *"Als ik naar mijn werk moet, hou ik rekening met de drukte rondom de scholen. Ik zorg ervoor dat ik voor 07.45 uur weg ben. Ik vind het acceptabel dat het wat drukker is, maar bij ons kom je echt de wijk niet meer in of uit. Het is een aantal jaren geleden rondom het Helen Parkhurst aangepakt, maar daar merk ik niets van. Ze zetten de auto's overal neer; op het gras, op het fietspad."*

In Waterwijk is het ook vaak druk wanneer er voetbalwedstrijden zijn, en bewoners melden dat mensen overal parkeren: *"Dan is het parkeerterrein van de club bezet, het parkeerterrein van Van Rheenen en daarna parkeert men in de wijk en op het gras."*

Contact met de gemeente: Meerdere respondenten hebben een negatieve ervaring over het contact met de gemeente over parkeren. Eén respondent wilde parkeren op eigen terrein (in de voortuin) realiseren. Toestemming van de gemeente was nodig vanwege het doorsteken van het groen: *“Het was niet mogelijk door het bestemmingsplan. Ik ben tot in de raad geweest. Er is zelfs een mediator ingeschakeld. Ik heb drie jaar tegen de gemeente gevochten, maar het is gelukt. We hebben het allemaal zelf bekostigt, alle vijf huizen hebben nu een inrit. Als het de gemeente uitkomt, wordt het bestemmingsplan aangepast, maar als de burger iets wil is het niet mogelijk.”*

Een bewoner vertelt over het groot onderhoud in Muziekwijk: *“Wij zouden zes parkeerplaatsen aan de overkant erbij krijgen. Dat stond op tekening, we zijn naar de inloopdagen geweest. En nu horen we van Dusseldorp (de uitvoerder) dat er drie parkeerplaatsen komen in plaats van zes. Er is bezwaar aangetekend door een buurvrouw aan de overkant (die niet in de straat woont). Er is al een boom voor weggehaald om die drie extra plekken te realiseren. Er komt een nieuwe boom op die plek. We zijn nu bij de ombudsman bezig.”*

Discussiepunten:

Gebruik van voortuinen als parkeerplek: Er werd gediscussieerd over het toestaan van parkeren in voortuinen om de druk op de straat te verlichten.

Loopafstand tot de auto: Wat acceptabel is qua loopafstand verschilt per persoon. Respondenten wijzen op factoren als leeftijd, gezondheid en veiligheid. Een bewoner stelt: *“Ik vind het prima om een stukje te lopen (10 tot 30 meter), maar als ik vijf straten moet lopen vind ik dat te ver.”* Anderen voelen zich onveilig als ze 's avonds verder van huis moeten parkeren.

Gebruik van een kaartstelsel voor parkeervergunningen: Een suggestie was een stelsel waarbij elke bewoner slechts één auto direct bij huis mag parkeren, eventueel met kleur gecodeerde kaarten voor verschillende parkeerlocaties (bijvoorbeeld groen voor dichtbij en rood voor op een parkeerterrein). Een deelnemer reageert hierop met een kritische noot: *“In Almere Buiten heb je bepaalde wijken met parkeerplaatsen met een huisnummer op de parkeerplaats. Dan moet iedereen zich er wel aan houden.”*

Behoud van groen versus meer parkeerruimte: Veel bewoners zijn bereid om bepaalde stukken groen, zoals grasveldjes of bomen, op te offeren voor meer parkeerplaatsen, vooral als deze plekken weinig worden gebruikt. *“Er zijn veel van die zinloze poep grasveldjes: offer die op want dat heeft niks te maken met groen. Kijk beter naar de groenstroken.”*

Verschillen in handhaving tussen wijken: Bewoners ervaren verschillen in handhaving. In sommige wijken wordt parkeren op het gras getolereerd, terwijl het elders snel beboet wordt: *“Ik woon op de Caprastraat. Daar parkeren we op het gras en dat wordt gedoogd.”*

Voorstellen van bewoners:

- **Vergroten van de flexibiliteit bij groenbehoud:** Respondenten pleiten voor meer aandacht voor wijk-specifieke oplossingen. Het zou bijvoorbeeld mogelijk moeten zijn om grasveldjes en bomen te verwijderen in wijken waar parkeerdruk hoog is.
- **Efficiënter gebruik van bestaande parkeerruimtes:** Schuin parkeren in plaats van haaks zou meer ruimte kunnen opleveren, vooral bij bomen of smalle straten.

- **Kaartsysteem voor parkeren:** Een systeem waarin bewoners één auto voor de deur kunnen parkeren, zou volgens sommigen rust kunnen bieden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen werken met een kleurenkaartsysteem.
- **Handhaving op drukke tijden en tijdens evenementen:** Bewoners vragen om handhaving op drukke tijden, bijvoorbeeld in de avonduren of tijdens evenementen.
- **Aanmoedigen van parkeerplaatsen op eigen terrein:** Door bewoners zonder eigen parkeerplek meer mogelijkheden te geven om voortuinen te benutten, kan de druk op openbare plekken verminderen.

Almere Hout

De meeste respondenten van Almere Hout hebben parkeerplaatsen op eigen terrein, twee parkeren op straat. De ervaren parkeerdruk komt voornamelijk door bezoekers en huishoudens met meerdere auto's: *"Wij hebben genoeg plek voor onze eigen auto's, maar zodra er visite komt, wordt het een puzzel."*

Specifieke problemen in de wijken:

Parkeerdruk rondom scholen en gezondheidsvoorzieningen: In Nobelhorst staan de scholen (Universum en De Verwondering) dichtbij elkaar. Ook is daar een tandartspraktijk. Het is druk rond 8:00 uur 's ochtends en tussen 14:00 en 16:00 uur 's middags: *"En als de school uit is of bijna begint dan moet ik soms even wachten. Ik wacht een kwartier tot al die auto's weg zijn, voordat ik kan parkeren."*

Een andere respondent herkent dit en vult aan: *"Wij gaan op de fiets naar de school toe om onze kinderen daar af te zetten op de voorschoolse opvang dus je ziet ook inderdaad mensen daar rondjes rijden, op de stoep parkeren, rare manoeuvres uithalen. Er is onlangs al een nieuwe indeling gemaakt om meer parkeerplaatsen te creëren, in het voorjaar gebeurt, denk ik. En ik zie wel een kans voor verdere gebiedsontwikkeling, zoals een Kiss and Ride strook."*

Door de drukte nemen verkeersdeelnemers het niet zo nauw met de verkeersregel, merkt een andere respondent op: *"Veel mensen stoppen in de Nobellaan om de kinderen te laten uitstappen. Dan blokkeer je de weg. Anderen willen erlangs en pakken dan de busbaan. Als je op de busbaan rijdt, dan doe je dat bewust."*

Smalle straten en beperkte doorstroming: Nauwe wegen, zoals de Nachtegaallaan en Marie Curiestraat, veroorzaken opstoppingen en schade: *"Er is parkeerdruk in de Marie Curiestraat. Dat is een weg waar twee auto's elkaar kunnen passeren, maar er staan ook aan beide zijden auto's geparkeerd. Dat zijn vaak bewoners van die flats, bij het koffietentje. Die zetten hun auto aan de straat en als je komt aanrijden past het eigenlijk net niet. Het is wringen."*

De T-splitsingen op de Nachtegaallaan worden soms geblokkeerd door geparkeerde auto's, waardoor keren onmogelijk is: *"Wat je ziet is dat er is een verjonging in de wijk is. Die verjonging betekent dat er ouders komen met jongvolwassen kinderen die ook een auto hebben. Daar is de straat helemaal niet op ingericht, want je mag twee auto's op eigen terrein parkeren. Dat is standaard indeling. Als daar dan een derde auto komt, kan die dus niet op eigen terrein parkeren. Dit zijn ook doodlopende lanen met een T op het eind waar je kunt keren. Nu wordt de T gebruikt als parkeerplaats met gevolg dat daar niet meer gekeerd kan worden. Ik woon als laatste huis aan T en dat betekent dat mijn bomen en struiken worden kapotgereden door bestelauto's van leveranciers die toch moeten keren."*

Toe-eigening van groenstroken: In Vogelhorst zijn de straten nauw en volgens een respondent is de groenstrook een passeerstrook. Maar sommige inwoners hebben dit stukje groen toegeëindigd en afgebakend met grote keien: *"Ik heb het een keer meegemaakt dat de bodemplaat van mijn auto helemaal openscheurde. Ik had de kei niet gezien toen ik er overheen reed."*

Invalidenparkeerplaatsen: Er zijn vrijwel geen gehandicaptenparkeerplaatsen bij drukbezochte locaties zoals de tandarts: *"Bij de tandarts zijn geen gehandicaptenparkeerplaatsen, dat is soms heel lastig parkeren. Dan moet je geluk hebben dat er ergens een van die schuine parkeerplaatsen vrijkomt. Ik vind het zelf vervelend om mijn auto bij iemand voor de deur neer te zetten."*

Laadpalen voor elektrische auto's: Er is een groeiende vraag naar laadpalen. Bestaande laadpalen zijn vaak bezet, wat frictie veroorzaakt: *“Heel vaak zijn de plekken vol, omdat ze er ook gewoon de hele dag blijven staan. In de buurt hebben we twee laadpalen (Kamerlingh Onnesstraat).”*

Niet meer parkeren op eigen terrein: Veel bewoners gebruiken hun eigen oprit niet of hebben deze omgevormd tot tuin. Dit vermindert de capaciteit op straat: *“Er wordt niet gehandhaafd op het parkeren op eigen terrein. Het is de bedoeling dat je op eigen terrein parkeert, maar als je het niet doet, ben je niet in overtreding. Je ziet wel in de buurt dat mensen de tuin anders hebben ingericht. Maar handhaving komt niet kijken. Dat zou ik wel willen. Misschien helpt het een klein beetje tegen de parkeerdruk.”*

Nobellaan: Sommige respondenten zijn bang, dat als de Nobellaan weer opengaat, deze snel beschadigd raakt door parkeren in de berm: *“Dat is wel een angst die we hebben. Dat de Nobellaan straks heel mooi groen is en dat het binnen de kortste keren er niet meer uitziet doordat automobilisten buiten de vakken en in de berm parkeren. Bij Max Planckstraat hebben ze dat opgelost door paaltjes langs de stoep te plaatsen.”*

Discussiepunten:

Loopafstand tot auto: Niet alle respondenten zijn bereid om meer dan twee minuten te lopen, vooral niet als er ook nog boodschappen moeten worden gedragen.

Behouden van groen: Groen is belangrijk in Almere Hout. Daarom is er weerstand tegen het opofferen van groen voor extra parkeerplaatsen. Het liefst zien de respondenten groene parkeerplaatsen.

Voorstellen van bewoners:

- **Rondom scholen:** Kiss and Ride-strook vanaf groep 4.
- **Handhaven:** Net als afvalcoaches nu ook parkeercoaches. Niet meteen boetes uitschrijven, maar mensen aanspreken.
- **Laadpalen:** Meer laadpalen op openbare plekken.
- **Duidelijkheid:** parkeerplekken met belijning. Duidelijk markeren.

Almere Haven

De meeste respondenten in Almere Haven parkeren op straat, maar twee op eigen terrein. De respondenten vinden dat er te weinig parkeerplaatsen bij de woningen zijn. Er is veel ergernis over bezorgbusjes en er is veel parkeeroverlast bij scholen en FC Almere. Niet alle respondenten zijn voor de aanleg van meer parkeerplaatsen. Zoals een respondent verwoordde: *“Zodra we nieuwe wegen aanleggen, creëer je nieuwe files. Zodra je meer asfalt aanlegt krijg je meer auto’s.”*

Specifieke problemen in de wijken:

Meerdere auto’s per woning: Ook in Almere Haven ervaren de respondenten dat er meerdere auto’s per woning zijn. De auto’s kunnen niet allemaal in de straat parkeren, dus zoeken de inwoners verder op een parkeerplek: *“In de Gouwen heb je huizen met meer auto’s, wel twee drie vier auto’s. In de buurt ernaast kunnen mensen maar één auto op de oprit zetten, dus die andere auto’s parkeren bij ons in de straat.”*

“We hadden een parkeerprobleem maar dat is opgelost, omdat iemand verhuisd is. Die had zes auto’s.”

Twee actieve bewoners hebben het parkeerprobleem in hun buurt proberen op te lossen met de wijkregisseur: *“We hebben 92 woningen op een deel van Kolkgriend (dat is het fietspad vanuit buurthuis richting Klipgriend tot aan de busbaan). En 23 woningen hebben een carport, 69 woningen hebben geen eigen parkeerplaats. Bij deel Klipgriend hebben 7 woningen geen eigen parkeerplaats. In totaal hebben we 104 parkeerplaatsen. Gemiddeld genomen hebben 69 woningen auto’s. Reken maar uit, we komen parkeerplaatsen te kort. Dus hadden wij een mooi idee. Wij hebben al 40 jaar een stuk asfalt liggen. Daar kunnen parkeerplaatsen op gerealiseerd worden. Maar het antwoord van de wijkregisseur was ‘Nee’. Want dan moet een stukje gras weggehaald worden en bestraat worden. En dat was het probleem. De wijkregisseur is niet eens meegelopen om te kijken. Wij komen met een oplossing. Het zijn 10 parkeerplaatsen.”*

Niet meer parkeren op eigen terrein: Een respondent geeft aan dat in de Keiwierde niet meer geparkeerd wordt op eigen terrein: *“Ze hebben er tuin van gemaakt of zetten er een caravan op. Parkeren dus niet op eigen terrein. Dat is de frustratie bij mij voor de deur.”*

Afmeting parkeerplaats: De parkeerplaatsen uit de jaren ’80 zijn te smal voor moderne auto's, waardoor auto's buiten de lijnen staan.

Drukte Almere Haven Centrum: Op sommige momenten is het erg druk in het centrum van Almere Haven: *“Ik woon bij Action in de buurt (Houtstraat). Doordeweeks heb je geen last met parkeren. Maar op vrijdagen en zaterdagen kan je het schudden. En wat betreft infrastructuur hebben we een probleem. Er komen heel vaak geen ervaren chauffeurs. Want dan willen ze een korte bocht maken. Dat lukt dan niet. Regelmatig wordt er een lantaarnpaal uit gereden. Daarbij is er irritatie dat mensen die werken in het centrum van Almere Haven hun auto parkeren in de parkeergarage. Die auto’s staan daar dan de hele dag: “Als je boodschappen wilt doen dan kan je niet parkeren in de garage, omdat de halve school er geparkeerd staat en andere mensen die er werken.”*

Bezorgbusjes: Ook merken de respondenten op dat er parkeeroverlast is door de vele bezorgbusjes die even snel ergens moeten zijn: *“Bezorgers parkeren busjes in het gras en rijden over het gras. Bezorgers gaan ook over fietspad heen.”*

Problemen met de invalide parkeerplaats: Een respondent vertelt over de ervaringen van zijn vrouw: *“Mijn vrouw heeft een invalide parkeerplek op kenteken, maar anderen parkeren er ook. De politie doet niets en zegt dat mijn vrouw de auto dan maar ergens anders moet neerzetten. Of PostNL komt en blokkeert met de bus de invalideparkeerplaats. Mijn vrouw kan er niet uit. De medewerkers van PostNL zeggen dan dat ze daar mogen staan omdat ze een ontheffing hebben.”*

Zo dicht mogelijk bij huis kunnen parkeren: *“Er is een appartementencomplex bijgekomen. Niemand wil omrijden om bij een parkeerplaats te komen. Als je een rotonde verder rijdt dan is daar genoeg parkeerplek.”*

Parkeerverlast: Sommige respondenten wijten het parkeerprobleem aan parkeergedrag: *“Ik moet wel vaststellen dat de helft van de parkeerproblemen komt door het gedrag van mensen. Er zijn auto’s die dubbel parkeren. Regelmatig. Of ze parkeren hartstikke schuin.”*

Parkeerdruk rond voorzieningen: Er is een grote drukte bij brengen en halen van kinderen bij scholen zoals Flierefluiter. En ook FC Almere trekt veel bezoekers, waardoor er op grasvelden en in omliggende straten wordt geparkeerd.

Inbreiding: Ook in Almere Haven worden nieuwe flats gebouwd. Er zijn zorgen over het aantal parkeerplaatsen: *“Straks met nieuwe woningen die gebouwd gaan worden dan wordt dat allemaal nog drukker. Is dat allemaal meegenomen bij de ontwikkeling van dat gebied?”*

Handhaving: De respondenten ervaren een gebrek aan handhaving door BOA’s op drukke momenten.

Contact met de gemeente: Er is frustratie bij de respondenten die contact hebben gehad met handhaving of gemeente over trage of ontbrekende reacties op voorgestelde oplossingen, zoals het realiseren van extra parkeerplaatsen.

Discussiepunten:

Loopafstand tot auto: De ene respondent wil wel twee minuten lopen, de ander wil de auto juist in het zicht hebben in verband met veiligheid. Een andere respondent wil wel lopen (tot 150 meter) met de voorwaarde dat er voor de deur kan worden geladen en gelost.

Betaald parkeren: Volgens sommige respondenten maakt betaald parkeren niets uit. *“Het aantal auto’s neemt niet af.”*

Een ander vindt: *“Het gedrag van mensen is niet te sturen met een paar euro.”*

Drie respondenten vinden dat er eerst naar herinrichting van de wijk gekeken moet worden: *“Met betaald parkeren stuur je geen gedrag. Bij het herinrichten van plekjes moet je maatwerk leveren. Dus per wijk kijken.”*

Een vergunning per huishouden: Een respondent stelde voor dat ieder huishouden één parkeervergunning krijgt. De andere auto’s van het huishouden moeten dan buiten de wijk worden geparkeerd. Het merendeel is het hier niet mee eens. Volgens hen verplaatst het probleem zich dan, het lost niets op.

Behoud van groen versus meer parkeerruimte: Over het algemeen vinden meerdere respondenten het kappen van groen acceptabel voor het creëren van parkeerplaatsen: *“We hebben een miljoen bomen. We hebben het over een boom, waar gaat dit over? Ik ben voor parkeerplaats voor een*

boom." Een ander deelde deze mening en gaf aan: "Ik heb er geen moeite mee als een boom weg moet als daardoor parkeerplaatsen gecreëerd worden en bewoners minder overlast hebben."

Voorstellen van bewoners:

- **Handhaving:** Meer toezicht en controles.
- **Duidelijkheid:** Betere borden plaatsen, uitleg van de verkeersregels.
- **Meer parkeerplaatsen:** Zorgen dat er meer parkeerplaatsen komen.
- **Groot onderhoud in de Hoven:** luister eerst naar de inwoners.

Almere Poort

De respondenten in Almere Poort zijn het erover eens dat er onvoldoende parkeerplaatsen in de buurt zijn. Van de bewoners die niet op eigen terrein parkeert, geeft het merendeel aan vaak niet voor de deur te kunnen parkeren. Meestal moeten zij elders in de straat of in een andere straat parkeren. De respondent die contact heeft gehad met de gemeente kreeg te horen dat, zolang er binnen 100 meter van het huis een parkeerplaats is, je niet mag klagen.

Specifieke problemen in de wijken:

Parkeren bij treinstation Almere Poort: Eén respondent ervaart als moeder van twee jonge kinderen regelmatig problemen met het parkeren bij haar woning vlak bij het station. Vaak kan ze haar auto niet dicht bij huis parkeren, wat vooral lastig is wanneer ze boodschappen met de kinderen heeft gedaan. Dan moet ze zware boodschappentassen en twee kleine kinderen – waarvan er één nog niet zelfstandig kan lopen – naar huis brengen. Om die reden heeft ze een keer haar auto dubbel geparkeerd voor de deur gezet om de boodschappen en de kinderen uit te laden, maar dit leidde tot een waarschuwing van de handhaving: *“Ik zit best wel opgesloten met mijn twee kinderen, want ik moet drie keer nadenken voordat ik iets ga doen met ze. Want als ik wegga met de auto, ben ik mijn parkeerplaats kwijt. Of ik moet ze snel binnenzetten, een parkeerplaats gaan zoeken en hopen dat het thuis goed gaat.”*

Betaald parkeren bij appartementen: Een van de respondenten geeft aan dat zijn vriend (Italiëstraat) een vrijwel leeg parkeerterrein achter zijn huis heeft. De bewoners zijn verplicht te betalen voor het gebruik van deze parkeerplaatsen. Dit resulteert erin dat het parkeerterrein grotendeels leeg blijft.

Parkeernorm bij de appartementen klopt niet: Er zijn te weinig parkeerplaatsen bij de flats aan de Polenstraat: *“Het staat daar altijd helemaal vol. Bewoners hebben een eigen parkeerplaats, maar het aantal parkeerplekken is voor zo’n grote flat onvoldoende”.*

Parkeerdruk door thuiswonende kinderen: De krapte op de woningmarkt draagt eveneens bij aan een toename van het aantal auto’s in de wijk, wat de parkeerdruk verder vergroot. Twee respondenten geven aan dat hun thuiswonende kinderen, die vanwege de woningnood niet zelfstandig kunnen wonen, wel een eigen auto hebben. Deze auto’s zijn echter niet meegenomen in de berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Meerdere bewoners benadrukken dat de methode voor het berekenen van het aantal parkeerplaatsen per huishouden aangepast zou moeten worden.

Niet meer parkeren op eigen terrein: Tussen de Willem Barentsroute en de Erik de Rodestraat zijn er ook te weinig parkeerplekken. De straat is ingericht om te parkeren op eigen terrein. Veel bewoners hebben na de oplevering van hun woning van hun parkeerplek een tuin gemaakt en parkeren in de straat. Hierdoor is er een te kort aan parkeerplekken ontstaan.

Inbreiding: Door herontwikkeling van een deel van Columbuskwartier zijn er parkeerplaatsen verdwenen: *“De gemeente heeft besloten om een extra kavel vrij te geven voor nieuwbouw en daarmee hebben zij zeven parkeerplekken opgeofferd.”*

Loopafstand tot auto: Voor de respondenten is het belangrijk dat de auto zichtbaar is vanuit het huis: *“Als ik mijn auto niet zie, vind ik dat niet fijn. Want als daar wat mee gebeurt weet je van niks.”*

Parkeerverlast bij scholen: Twee respondenten geven aan dat ze in de buurt wonen van twee basisscholen en vier bso’s (bij de Antigonestraat) waardoor het vaak lastig is om direct voor de deur te parkeren.

Onveiligheidsgevoelens: Respondenten geven ook aan dat er regelmatig mensen in geparkeerde auto's blijven zitten. Dit geeft een gevoel van onveiligheid. Dit leidt ook tot overlast, vooral in de avond, omdat de koplampen van deze auto's direct de woningen in schijnen (Homeruskwartier).

Contact met de gemeente/handhaving: Eén van de respondenten geeft aan een boete te hebben ontvangen nadat ze haar auto op een woonerf had geparkeerd. Zij was niet op de hoogte dat de plek voor haar huis inmiddels was voorzien van nieuwe woonerfborden. Deze borden zijn ook slechts aan één kant zichtbaar geplaatst, waardoor ze deze heeft gemist. Tot haar frustratie ziet zij bovendien regelmatig andere mensen op het woonerf parkeren zonder dat hierop gehandhaafd wordt, terwijl zij wél een boete kreeg. Hoewel ze hierover contact heeft opgenomen met de gemeente, wordt er geen actie ondernomen en blijven mensen in hun auto's voor haar deur hangen. Een andere respondent heeft contact gehad met de wethouder over het opheffen van de eigen parkeerplaats en hiervan een tuin te maken. Volgens de respondent heeft de wethouder aangegeven dat dit moeilijk te handhaven is, omdat ze niet in andermans tuin kunnen gaan kijken.

Discussiepunt:

P+R Almere Poort: Sommige inwoners geven aan hun auto in de wijk te parkeren naast het station (Zomerspelenstraat/Winterspelenstraat), omdat het erg omrijden is naar het P+R bij het station. De respondent uit de Zomerspelenstraat ergert zich aan dit parkeergedrag, omdat er voor de omwonenden geen parkeerplekken zijn. Zij ziet gezinnen uitstappen met koffers en hun auto wordt drie weken in de wijk achterlaten.

Een andere respondent geeft aan dat zijn dochter ook regelmatig in de wijk parkeert, omdat zij het niet prettig vindt om op de P+R in Almere Poort te parkeren. Het is daar 's avonds donker en erg onprettig om rond te lopen: *“Het is er donker, het is afgelegen en er lopen daar vaak ‘mensen met een stoornis’ rond. De gemeente weet dit niet, want die kijkt overdag.”*

Voorstellen van bewoners:

- **Handhaving van parkeerplaatsen op eigen terrein:** Er moet strenger gehandhaafd worden op het parkeren op eigen terrein wanneer dit volgens het bestemmingsplan verplicht is. Parkeerplekken op eigen terrein zouden niet zomaar veranderd moeten worden in tuinen.
- **Vergroten van de flexibiliteit bij groenbehoud:** Er zijn meer parkeerplekken nodig, waarbij de voorkeur uitgaat naar het opofferen van gras boven het kappen van bomen. Deze parkeerplaatsen zouden bij voorkeur groen- en waterdoorlatend moeten zijn.
- **Aanpak stationsgebied:** In het stationsgebied zou er gewerkt moeten worden met parkeervergunningen en de P+R-voorziening rond dit gebied zou veiliger moeten worden gemaakt.

Almere Buiten

Ook in Almere Buiten zijn alle respondenten het erover eens dat de parkeerdruk wordt veroorzaakt door inwonende kinderen. Alleen in Almere Buiten wordt de parkeeroverlast van te grote bedrijfsauto's besproken. De bijeenkomst in Almere Buiten wordt gekenmerkt door een sterk verlangen naar 'parkeren voor de deur'. Zoals een respondent samenvat: *"Ik zie liever mijn eigen auto voor de deur dan die van de burens."*

Specifieke problemen in de wijken:

Meerdere auto's per huishouden: Niet alleen zijn er thuiswonende kinderen met een baan en een auto, maar er worden ook woningen in Almere Buiten gesplitst voor kamerbewoning: *"Er wonen nu dus meer mensen in één woning. Dat brengt meer auto's met zich mee."*
"Mensen parkeren in het gras. Mensen parkeren ook in andere straten."

Bedrijfsauto's: In de Oostvaardersbuurt ziet een respondent dat mensen ook een bedrijfsauto met aanhanger hebben, naast een privéauto. Deze bus staat ook in de buurt. Volgens de respondent zijn de bedrijfsauto's te lang en horen niet geparkeerd te worden op een woonerf. Ook in de Regenboogbuurt is dit een bekend probleem: *"Een andere man in de straat heeft een bedrijfsauto, een camper en een oldtimers. Eén bedrijfsbus is zo lang, die steekt uit over het fietspad."*

Scholen en instellingen: Er zijn parkeerproblemen bij de Taalschool (M.J. Granpré Molièrestraat). Er zijn kinderen die met de bus naar school worden gebracht. De scholen staan te dicht op elkaar. Je kan de wijk niet meer in of uit.

Dit speelt ook bij voetbalvereniging Buitenboys: *"Auto's worden overal neergezet (Pieter de Swartlaan en de Sportlaan). Vooral op zaterdag en zondag. De mensen komen uit de Bouwmeesterbuurt en de Molenbuurt, nog geen 5 minuten lopen. Maak parkeerplekken van het grasveld dat over is, er is een grasveld dat ze niet gebruiken om te voetballen, omdat het te klein is."*

Bij de moskee op de hoek van de Sieradenweg en de Evenaar is het op vrijdag druk: *"Door de drukte kom ik mijn wijk niet in. De Sieradenweg is de enige weg naar de Sieradenbuurt. Bij de moskee zijn parkeerplaatsen op eigen terrein, maar er komen zoveel mensen op vrijdag dat er ook op het gras geparkeerd wordt."*

Laadpalen: De komst van laadpalen wordt direct geassocieerd met het verdwijnen van parkeerplaatsen: *"Nu komen er ook laadpalen, dus verdwijnen er parkeerplaatsen. Parkeerplaats één per huis toch wel een minimum."*

Jonge moeder: Jonge ouders willen voor de deur kunnen parkeren, vanwege het jonge kind: *"Onze dochter is 3 maanden en voor de auto gebruik ik een Maxi-Cosi, daar is moeilijk mee te lopen. Soms kan ik niet parkeren voor de deur. Boodschappen doen op deze piekmomenten is niet handig. Daarbij zijn moderne auto's breder en de parkeerplekken smaller geworden. Als je naast een andere auto geparkeerd staat, is het lastig om de Maxi-Cosi in de auto te zetten, je krijgt de autodeur niet voldoende open."*

Contact met gemeente: Drie respondenten hebben contact gehad met de gemeente of handhaving. Deze klachten hadden betrekking op auto's en bedrijfsauto's die te lang op een oplaadplek staan, soms drie dagen. En een klacht had betrekking op een te lang geparkeerde camperauto.

Bij de NS-stations: Bij station Oostvaarders zijn geen parkeerproblemen. Respondenten vinden het parkeren bij station Almere Buiten wel een probleem, vanwege het betaald parkeren. Respondenten zien dat mensen die niet willen betalen, de auto's gratis parkeren bij verpleeghuis Buitenhaeghe.

Inbreiding: Eén respondent geeft aan dat de parkeerdruk rond de supermarkt in de Indischebuurt gaat toenemen door de geplande inbreiding aan de Lombokstraat.

Parkeertarief: De verhoging van het parkeertarief voor het centrum van Almere Buiten is ook ter sprake gekomen. Het tarief voor de hele dag wordt verhoogd van twee naar drie euro: *“Dan ga ik daar minder parkeren. Ik parkeer mijn auto in Almere Buiten om vanuit daar de trein te nemen naar mijn werk.”*

Loopafstand tot auto: De respondenten zijn ervan overtuigd dat mensen nu eenmaal graag de auto voor de deur willen hebben staan. Ze vinden het niet fijn om in donker te lopen.

Groot onderhoud Regenboogbuurt: Volgens een respondent was er in de Regenboogbuurt geen parkeerprobleem en nu, door de nieuwe inrichting door het groot onderhoud, wel. Zo zijn de parkeerplekken smaller gemaakt, terwijl de auto's breder zijn geworden. De wijk is vergroend met plantvakken naast de parkeervakken: *“Als mensen uit de auto stappen, stappen ze in de prikkelbosjes. Met als gevolg dat de planten doodgaan of door de inwoners eruit worden gehaald en vervangen worden door tegels. En in de oude situatie waren de parkeervakken best lang; busjes en aanhangers parkeren op die plekken was geen probleem. Nu zijn deze parkeerplekken opnieuw ingericht en kunnen er geen bussen en aanhangers meer parkeren. Dit is op de Ecrustraart, Maisgeelstraat en de Strogeelstraat. Ze parkeren nu op de Sienastraat.”*

Discussiepunten:

Handhaving: Eén respondent is tevreden over handhaving. Haar tip is om een goede melding te maken via website van de gemeente. Twee anderen zijn niet tevreden, volgens hen komen de handhavers wanneer de overlast er niet is: *“Dan bel je, maar ze doen er niets aan. En als handhaving komt, dan komen ze op een doordeweekse dag, dan is de overlast niet.”* (over parkeeroverlast bij Buitenboys)

Verschil in parkeerdruk: De respondenten merken op dat er bij supermarkten en sportscholen altijd voldoende parkeerplaatsen zijn, bij woningen niet. Dit leidt tot discussie onder de respondenten met de conclusie: *“Dat is logisch, want het is een komen en gaan bij bedrijven en in een woonwijk is het statisch.”*

Behoud van groen versus meer parkeerruimte: Eén respondent wil Almere groen houden. De anderen zijn verdeeld. Gras wordt niet als natuur ervaren, maar meer als een uitlaatplek voor honden. Het voorstel is om parkeren te combineren met groen (de groen doorlatende tegels). Geen van de respondenten wil dat bomen moeten wijken voor parkeerplaatsen.

Voorstellen van bewoners:

- **Parkeergeld:** alleen op drukke momenten.
- **Omvang parkeerplekken:** Bredere parkeerplek voor auto's van jonge gezinnen (Maxi-Cosi).
- **Parkeergarage:** kort parkeren beneden, lang parkeren boven
- **Groot onderhoud:** Eerst in gesprek met de inwoners en dan plannen.
- **Eigen parkeerplaats:** Geef iedereen een eigen parkeerplaats, nummer deze parkeerplaatsen.

Bijlage 1: Topiclijst

1. Introductie

2. Voorstelronde

- Naam
- Waar parkeer je je auto (op straat, eigen terrein etc.)
- In welke straat parkeer je je auto → op de kaart

3. Uitleg opzet bijeenkomst:

- **Doel** is inzichtelijk krijgen waar parkeerproblemen zich voor doen, wat voor soort problemen en wanneer.

4. Uitleg verschil parkeerdruk en parkeeroverlast

5. Vragen parkeerdruk

- Zijn er genoeg vrije parkeerplaatsen?
- Zijn er genoeg plekken voor bezoek?
- Heeft uw buurt last van parkeerdruk (te weinig vrije parkeerplekken)? In welke straten?
- Wat is volgens u de oorzaak van deze parkeerdruk, dus te weinig vrije parkeerplekken?
- Op welk moment van de dag is er sprake van parkeerdruk?
- Zijn er parkeerplekken in uw buurt die niet worden gebruikt
- Als u de auto niet 'voor de deur' kunt parkeren, hoeveel meter verderop is dan voor u acceptabel?
- Zijn er winkels, scholen of gezondheidscentra in de buurt? In hoeverre heeft u hier last van (van het parkeren)? Zijn er pieken? Vindt u dat de gemeente moet ingrijpen?

6. Vragen parkeeroverlast

- Is er parkeeroverlast in uw wijk?
- Waar (locatie aanwijzen op kaart)
- Waar heeft u dan last van?
- Op welke momenten heeft u last van parkeeroverlast?
-

7. Vragen oplossingen parkeerdruk/parkeeroverlast?

- Wat vindt u de beste oplossing voor de aanpak van de parkeerdruk en/of de parkeeroverlast in uw straat of buurt? Wat heeft uw voorkeur?

De gemeente kan meer parkeerplaatsen aanleggen. Maar dit heeft wel gevolgen voor de inrichting van een straat of buurt. Waar kiest u voor en waarom?

De gemeente kan ook het parkeren reguleren, dus het parkeergedrag sturen. Welke mogelijkheden vindt u acceptabel en waarom?

- Invoeren van betaald parkeren voor bezoek en een (of meer) gratis parkeervergunningen voor bewoners.
- Het herinrichten van de straat om meer parkeerplaatsen te creëren.
- Het aanbieden van deelauto's of elektrische scooters.

8. Afsluiting

Bijlage 2: Overzicht respondenten

Almere Stad										
14 respondenten		Leeftijd		Opleiding		Huis		Aantal auto's		
Muziekwijk	5	18 t/m	25 jaar	1	Hoog	6	Koop	12	1 auto	7
Literatuurwijk	3	26 t/m	35 jaar	4	Middelbaar	4	Huur	2	2 auto's	3
Almere Centrum	1	36 t/m	45 jaar		Laag	4			3 auto's	3
Kruidenwijk	1	46 t/m	55 jaar	3					4 auto's	1
Tussen de Vaarten	1	56 t/m	65 jaar	3						
Waterwijk	1	66 jaar en ouder		3						
Filmwijk	1									
Parkwijk	1									

Almere Hout										
8 respondenten		Leeftijd		Opleiding		Huis		Aantal auto's		
Vogelhorst	3	18 t/m	25 jaar		Hoog	8	Koop	6	1 auto	5
Nobelhorst	5	26 t/m	35 jaar				Huur	2	2 auto's	3
		36 t/m	45 jaar	3						
		46 t/m	55 jaar							
		56 t/m	65 jaar	3						
		66 jaar en ouder		2						

Almere Haven										
11 respondenten		Leeftijd		Opleiding		Huis		Aantal auto's		
De Grienden	2	18 t/m	25 jaar	1	Hoog	2	Koop	9	1 auto	6
De Marken	2	26 t/m	35 jaar		Middelbaar	6	Huur	2	2 auto's	5
De Wierden	3	36 t/m	45 jaar		Laag	3				
Centrum Haven	2	46 t/m	55 jaar	3						
De Gouwen	1	56 t/m	65 jaar	3						
De Hoven	1	66 jaar en ouder		4						

Almere Poort										
6 respondenten		Leeftijd		Opleiding		Huis		Aantal auto's		
Homeruskwartier	3	18 t/m	25 jaar		Hoog	1	Koop	3	1 auto	4
Columbuskwartier	1	26 t/m	35 jaar		Middelbaar	2	Huur	3	2 auto's	
Europakwartier	1	36 t/m	45 jaar	2	Laag	3			3 auto's	
Olympiakwartier	1	46 t/m	55 jaar	2					4 auto's	1
		56 t/m	65 jaar	2					geen auto	1
		66 jaar en ouder								

Almere Buiten										
7 respondenten		Leeftijd		Opleiding		Huis		Aantal auto's		
Eilandenbuurt	1	18 t/m	25 jaar		Hoog		Koop	6	1 auto	3
Bouwmeesterbuurt	2	26 t/m	35 jaar	1	Middelbaar		Huur	1	2 auto's	4
Regenboogbuurt	2	36 t/m	45 jaar		Laag					
Oostvaardersbuurt	1	46 t/m	55 jaar	2						
Sieradenbuurt	1	56 t/m	65 jaar	2						
		66 jaar en ouder		2						