Onderzoek parkeerbeleid

Resultaten onderzoek 2021
In opdracht van de gemeente Houten

Projectnummer 21454
April 2021

Totta Research
Joan Muyskenweg 39
1114 AN Amsterdam

Inhoudsopgave

1. Inhoudsopgave 2
2. Achtergrond 3
3. Samenvatting 4
1. Parkeren in de eigen woonomgeving 9
2. Elektrisch rijden 16
3. Parkeren in het centrum 19
4. Mogelijkheden duurzame mobiliteit 25
5. Parkeren fiets 29
6. Resultaten Overige opmerkingen 33
7. Resultaten Verschillen tussen doelgroepen 34
Bijlage 1 – Processtatistieken 45
Bijlage 2 – Respondentenprofiel 46
Bijlage 3 – Vragenlijst 47

Achtergrond

Aanleiding onderzoek

De gemeente Houten wil een nieuwe parkeervisie opstellen met betrekking tot auto en fiets. Op veel plekken binnen de gemeente is het geen probleem om de auto te parkeren. Op andere plekken wordt parkeren steeds lastiger of kan het helemaal niet. Door de aanhoudende vraag naar extra woningen, wordt het nog drukker met autoverkeer. Ook het fietsparkeren verdient extra aandacht. Bij de laatste fietsstadverkiezing (Fietsstad 2020 - Fietsersbond) bleek fietsparkeren een aspect waarbij Houten minder hoog scoorde dan andere steden. Al deze aanleidingen vragen om een heroriëntatie op het gebruik van de openbare ruimte en hoe om te gaan met parkeermogelijkheden of juist om mogelijkheden om duurzamer te reizen.

Het is de bedoeling om in de nieuwe parkeervisie een aantal parkeerinstrumenten uit te werken, die afhankelijk van de locatie en type knelpunt kunnen worden ingezet. Met het vaststellen van de parkeervisie is niet bepaald dát die maatregelen daadwerkelijk worden ingezet. Door dit spelregelkader is wel duidelijk welke parkeerinstrumenten in aanmerking komen bij welk parkeervraagstuk. Uitwerking van één of meerdere parkeermaatregelen zal altijd in overleg met de buurt plaatsvinden. Hiermee wordt beoogd dat het nieuwe beleid flexibel en adaptief is.

Belangrijke input voor nieuw parkeerbeleid is hoe inwoners het parkeren van auto of fiets op dit moment ervaren en hoe zij in het algemeen aankijken tegen de verschillende keuzes op het gebied van parkeren waar de gemeente de komende periode mee te maken krijgt. In het eerste kwartaal 2021 heeft de gemeente Houten aan haar inwoners gevraagd om hun mening te geven over het parkeren van de auto of fiets in de gemeente Houten. De resultaten dienen slechts als een eerste oriëntatie waarbij bekeken wordt wat er rondom dit onderwerp leeft in de samenleving. De gemeente zal de resultaten van dit onderzoek gebruiken als één van de onderleggers voor de nieuwe parkeervisie. Verder zijn de resultaten van deze enquête gebruikt bij focus gesprekken per wijk om meer duiding te krijgen van de resultaten.

Onderzoeksvragen
Parkeerbeleid moet aansluiten bij de parkeervraagstukken die nu en in de toekomst worden voorzien. Daarom is naast de beleving van de huidige situatie ook gevraagd naar verwacht gedrag in de nabije toekomst, bijvoorbeeld over het voornemen om al dan niet elektrisch te gaan rijden en verwachtingen met betrekking tot (eigen) gebruik van duurzaam vervoer zoals fiets en deelauto.

Daarom is in de vragenlijst ook een aantal vragen opgenomen over mogelijke consequenties van betaald en vergunningenparkeren. Zo wil de gemeente een idee krijgen van wat de effecten kunnen zijn als betaald parkeren wordt ingevoerd en waar ze rekening mee moet houden als ze dit instrument wil inzetten. Omdat de parkeervisie wordt opgezet als een ‘gereedschapskist’ kan pas later concreet invulling worden gegeven aan de parkeermaatregelen op bepaalde locaties. Dit gebeurt op zo’n moment in gesprek met belanghebbenden.

Het onderzoek is gehouden in een periode waarin maatregelen golden als gevolg van de corona-crisis. Zo was het overheidsadvies om zo veel mogelijk thuis te werken, openbaar vervoer alleen te gebruiken voor noodzakelijke reizen en was winkelbezoek slechts beperkt mogelijk. Deze situatie kan mogelijk invloed hebben gehad op de resultaten van dit onderzoek, al blijkt uit de antwoorden niet direct dat inwoners onderscheid maken tussen de situatie tijdens deze lockdown en een normale situatie, zonder corona.

Methode van onderzoek
Voor het onderzoek zijn alle 1.452 leden van het Burgerpanel uitgenodigd om deel te nemen aan een online enquête. In de periode van 7 tot en met 25 januari 2021 hebben in totaal 854 panelleden deelgenomen aan het onderzoek. Dit betekent een respons van 59%.

Daarnaast zijn in de periode van 18 tot en met 28 maart inwoners van de gemeente Houten via berichten op sociale media en in ‘t Groentje opgeroepen om ook hun mening te delen over dit onderwerp. Via sociale media zijn in principe bijna 12.000 mensen bereikt met een advertentie in hun nieuwsoverzicht waarin uitgenodigd werd tot deelname aan het onderzoek. In totaal hebben op deze manier nog eens 738 inwoners meegewerkt aan het onderzoek.

De resultaten zijn vervolgens gewogen naar leeftijd, wijk en geslacht, zodat deze representatief zijn voor de gehele Houtense bevolking. In bijlage 2 is een respondentenprofiel opgenomen.

Waar mogelijk maken we een vergelijking met de resultaten van de eerdere onderzoeken via het burgerpanel over dit onderwerp in 2012 en 2018.

Samenvatting

Samenvatting Houten Parkeren
De gemeente Houten heeft begin 2021 een onderzoek gehouden onder haar inwoners over het onderwerp parkeren van de auto of fiets in de gemeente Houten. Deelnemers aan het burgerpanel van de gemeente Houten kregen een uitnodiging per mail, daarnaast zijn inwoners uitgenodigd om deel te nemen via (sociale) media. Uit de hoge respons blijkt dat dit een onderwerp is dat erg leeft binnen de gemeente. In totaal hebben 1.592 Houtenaren aan het onderzoek meegewerkt.

A. Parkeren in de eigen woonomgeving

Vrijwel alle inwoners hebben één of meerdere auto’s binnen hun huishouden. De meeste autobezitters kunnen de auto(‘s) altijd dichtbij de eigen woning parkeren, maar een kwart van hen kan de auto daar niet altijd kwijt. In Zuid-Oost en Zuid-West is dit laatste relatief vaker het geval. De parkeerproblematiek lijkt niet echt te zijn veranderd in vergelijking met 2018.

Veel draagvlak en mogelijkheden voor stimuleren parkeren op eigen terrein
Houtenaren zien verschillende oplossingen voor parkeerproblemen in woonwijken. Stimuleren van parkeren op eigen terrein spreekt het meest aan, vooral bij inwoners uit Zuid-Oost en Zuid-West. De helft van de inwoners kan parkeren op eigen terrein/garage/oprit of heeft de beschikking over een eigen parkeerplek bij de woning. Zij maken meestal ook gebruik van deze parkeergelegenheid. Sommige autobezitters doen dit echter niet (altijd), bijvoorbeeld omdat bij parkeren op eigen terrein de doorgang dan te krap is, omdat er fietsen of kliko’s staan of omdat ze het prettig vinden om de ruimte vrij te houden. Sommige inwoners gebruiken de eigen parkeerplek niet omdat er voldoende plek is om op straat te parkeren.

Houtenaren hebben bij de open antwoord categorieën spontaan verschillende mogelijkheden genoemd hoe de gemeente er voor zou kunnen zorgen dat bewoners vaker hun auto op eigen terrein parkeren. De gemeente zou hier bijvoorbeeld beter over kunnen communiceren met bewoners, om hen te attenderen op de wenselijkheid hiervan. Een andere optie is om het parkeren op eigen terrein te verplichten, bijvoorbeeld in combinatie met vergunningen of betaald parkeren in de straat. De gemeente moet dit dan wel controleren en handhaven, bijvoorbeeld door kentekencontrole. Inwoners vinden dat bij de bouw van nieuwe woningen voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd, waarbij velen denken aan ondergronds parkeren. Daarnaast zien sommige inwoners ook mogelijkheden om bij bestaande woningen eigen parkeerplekken te creëren, bijvoorbeeld door een stuk van de tuin daarvoor te gebruiken.

Behoefte aan extra parkeerplekken, maar liever niet ten koste van groen
Een andere door inwoners vaak aangegeven oplossing voor parkeerproblemen is het creëren van extra parkeerplekken. De meningen zijn echter verdeeld in hoeverre dit ten koste mag gaan van groen. Eén op de drie inwoners ziet graag nieuwe parkeerplekken dichtbij de eigen woning, maar een kwart maakt deze liever iets verder weg, zodat de omgeving groen blijft. De meeste inwoners zijn tevreden met de huidige verhouding tussen groen en parkeerplekken in hun eigen wijk. Eén op de zeven vindt echter dat er te

veel groen is, terwijl één op de vijf vindt dat er te veel parkeerplekken zijn. Een meerderheid van de inwoners wil dan ook niet dat er in hun woonwijk extra parkeerplekken komen op de plek van groen. Vooral oudere inwoners en inwoners uit Noord-West en het centrum zijn hier vaker op tegen. Eén op de vijf Houtenaren is hier wel voorstander van.

Overall lijkt er wat meer steun voor oplossingen die uitgaan van het bestaande aantal parkeerplekken dan voor uitbreiding daarvan: iets meer dan de helft van de inwoners kiest voor extra parkeerplekken en drie kwart kiest voor één of meer andere oplossingen. Een deel van de inwoners (ruim een derde) denkt aan een combinatie van beiden.

Aantal laadplekken voor elektrische auto moet in balans zijn met behoefte
Op dit moment heeft minder dan één op de tien Houtenaren een elektrische auto binnen het huishouden, Daarnaast heeft één op de vijf plannen om deze in de toekomst aan te schaffen. Huidige bezitters hebben nu weinig moeite om een laadplek te vinden in de buurt van hun woning. Huidig beleid is dat openbare laadpalen op basis van een plankaart gelijkmatig over de gemeente worden aangelegd. Bewoners met een eigen oprit, komen niet in aanmerking voor een laadpaal in de openbare ruimte. Dus wanneer een bewoner een elektrische auto aanschaft én geen eigen parkeergelegenheid heeft wordt een openbare laadpaal op de dichtstbijzijnde locatie van deze plankaart toegevoegd. In de toekomst zullen er meer parkeerplekken komen met een laadpaal en minder “gewone” parkeerplekken. De meningen over deze ontwikkeling zijn sterk verdeeld. Drie op de tien inwoners vinden dit positief; zij zien elektrisch rijden als de toekomst en willen dit graag stimuleren. Daarentegen zijn vier op de tien inwoners hier niet blij mee; zij vrezen dan een tekort aan gewone parkeerplekken. Zij vinden het belangrijk dat de balans tussen laadplekken en gewone plekken goed wordt afgestemd op de behoefte. Daarbij vinden zij het wenselijk dat laadplekken waar mogelijk op eigen terrein worden gemaakt en dat zij efficiënt gebruikt worden; auto’s moeten er niet onnodig lang blijven staan na het laden. Sommige inwoners voelen zich nu “gedwongen” over te stappen op elektrisch rijden, terwijl lang niet iedereen dit kan betalen.

B. Parkeren in het centrum

Bestaande bewoners in het centrum hebben minder auto’s dan gemiddeld en reizen relatief vaak met de fiets of met openbaar vervoer. De gemeente Houten gaat in de nabije toekomst meer woningen bouwen in het centrum bij Het Rond en bij De Molen. Bij deze nieuwbouw is er minder ruimte voor parkeren op straat. Om te voorkomen dat nieuwe bewoners in de omgeving gaan parkeren, kan de gemeente er voor kiezen om betaald parkeren voor bezoekers en vergunningparkeren voor bewoners in te voeren. Huidige bewoners van het centrum en ondernemers/werknemers kunnen dan een parkeervergunning aanvragen, zodat zij in het centrum kunnen blijven parkeren.

Het is in deze eerste fase van verkenning te vroeg om uitgebreid op alle mogelijke voor en tegens van betaald parkeren en parkeervergunningen in het centrum in te gaan met behulp van een vragenlijst als bij dit onderzoek gebruikt. Een eerste reactie van veel inwoners, volgend uit gegeven toelichtingen, is echter de vrees dat betaald parkeren en vergunningparkeren het centrum minder aantrekkelijk maakt voor bewoners en bezoekers en zij vrezen dat dit tot omzetverlies gaat leiden voor de winkeliers. Zij vinden niet dat je van nieuwe bewoners kunt verwachten dat zij geen of minder auto’s hebben en vinden het een betere oplossing om te zorgen voor extra parkeerruimte voor deze auto’s, bijvoorbeeld ondergronds.

Houtenaren verwachten een wijziging in hun bezoekgewoontes indien betaald parkeren op straat wordt ingevoerd
Drie kwart van de Houtenaren die buiten het centrum woont gaat nu wel eens met de auto naar het centrum, bij Het Rond en de Molenzoom. In de huidige situatie hebben zij weinig problemen om de auto te parkeren op straat of in de parkeergarages. Wanneer betaald parkeren op straat ingevoerd zou worden, en de parkeergarages de eerste twee uur gratis blijven, zou dit voor meer dan de helft van de centrumbezoekers niets veranderen aan hoe vaak zij met de auto naar het centrum gaan. De meesten van hen parkeren nu al meestal in een parkeergarage en blijven dit doen. Eén op de tien kiest er in dat geval voor vaker in een garage te parkeren. Eén op de acht zou dan vaker kiezen voor een ander

vervoermiddel om naar het centrum te gaan en een kwart zou dan minder vaak naar het centrum gaan. Vooral inwoners uit het buitengebied geven bij betaald parkeren aan minder vaak naar het centrum te gaan en uit te wijken naar een ander winkelgebied in een andere plaats.

Meningen verdeeld over beste moment van invoering betaald parkeren
Mocht betaald parkeren in combinatie met vergunningenparkeren ingevoerd worden, dan vindt ruim een derde dat dit gedaan moet worden vóórdat de bewoners van de nieuwe woningen er komen wonen. Zij vinden dit moment het meest duidelijk en eerlijk. Voor nieuwe bewoners is duidelijk waar ze voor kiezen als ze de woning kopen/huren en iedereen heeft de tijd om aan de nieuwe situatie te wennen.

Een kleinere groep (één op de zeven) vindt dat betaald parkeren het best ingevoerd kan worden op het moment dat de nieuwe bewoners er komen wonen. Dan ontstaat er een nieuwe situatie en is het pas echt nodig. Voor de nieuwe bewoners is vanaf het moment dat zij er wonen duidelijk dat zij moeten betalen.

Een bijna even grote groep wacht het liefst met de invoer van betaald parkeren tot een jaar na de komst van de nieuwe bewoners. Dan is pas echt duidelijk wat de impact is van de nieuwe situatie en kan besloten worden of betaald parkeren echt nodig is.

Echter, veel inwoners (ruim één op de drie) hebben geen antwoord gegeven op deze vraag. Uit hun toelichtingen blijkt dat zij vaak tegen de invoering hiervan zijn.

Verschillende groepen moeten meebetalen aan de invoering van betaald parkeren
Invoering van betaald parkeren en vergunningen in het centrum brengt kosten met zich mee. Houtenaren vinden dat deze kosten verdeeld moeten worden over verschillende groepen. De bezoekers aan het centrum moeten zeker een deel van de kosten voor hun rekening nemen, maar daarnaast betalen ook andere partijen mee, zoals de nieuwe en huidige bewoners en ondernemers en winkeliers in het centrum. Veel inwoners noemen spontaan ook de gemeente als een partij die moet meebetalen, omdat zij vinden dat ook de gemeente gaat profiteren van de opbrengsten.

C. Mogelijkheden voor duurzame mobiliteit

Helft van de automobilisten is over te halen vaker de fiets of openbaar vervoer te gebruiken
Eén op de vijf inwoners denkt dat parkeerproblemen opgelost kunnen worden door fiets en openbaar vervoer meer te stimuleren. De helft van de automobilisten geeft echter aan dat zij de fiets niet vaker kunnen of willen gebruiken in plaats van de auto dan ze nu al doen en vier op de tien zouden het openbaar vervoer niet vaker gebruiken. Ruim de helft van de automobilisten kan wél met een juiste stimulans worden overgehaald om vaker de fiets of OV te gebruiken. Om fietsgebruik te stimuleren is vooral behoefte aan betere en beter verlichte fietspaden naar omliggende gemeenten. Met betrekking tot het openbaar vervoer is er vooral vraag naar een hogere frequentie van bussen en treinen en aanvullend openbaar vervoer in de wijk op afroep. Ook betaald parkeren zal een deel van de automobilisten doen overstappen naar fiets of OV.

In totaal wijst drie op de vijf automobilisten één of meer (in de vragenlijst voorgelegde) mogelijke maatregelen aan waarvan zij zeggen daardoor vaker de fiets of openbaar vervoer te gebruiken in plaats van de auto. Als de gemeente deze veranderingen daadwerkelijk zou doorvoeren, geeft bijna twee derde van hen aan de auto ook echt vaker te laten staan. Dat is ruim een derde van ***alle*** automobilisten. Zij zouden vooral vaker voor de fiets kiezen. Een klein deel van hen (minder dan één op de tien automobilisten) zou wekelijks of zelfs dagelijks voor alternatief vervoer kiezen, maar in de meeste gevallen gaat het om een minder frequente gedragsverandering. De veranderingen zullen daarmee waarschijnlijk vooral bijdragen aan minder frequent gebruik van de auto, maar niet veel veranderen aan het autobezit.

Mogelijkheden voor deelautogebruik
Eén op de acht inwoners wil parkeerproblemen in woonwijken aanpakken door gebruik van deelauto's te stimuleren. Eén op de vijf autobezitters zou overwegen de eigen auto weg te doen en voortaan gebruik te maken van een deelauto als deze binnen 5 minuten lopen van hun woning zou staan. Slechts een klein deel van automobilisten (7%) geeft aan dat ze dit (zeer) waarschijnlijk zouden doen.

Parkeren van de fiets

Fiets wordt veel gebruikt en kan thuis makkelijk gestald worden
Veel Houtenaren maken regelmatig gebruik van de fiets om ergens heen te gaan in Houten. Driekwart van hen doet dit minimaal één keer per week. De stadsfiets wordt daarbij het meest gebruikt. Eén op de drie heeft een elektrische fiets, dit zijn vaak oudere inwoners. Eén op de acht een fiets met een krat of extra breed stuur. Inwoners hebben weinig problemen om de fiets bij de eigen woning te stallen, al zouden sommige fietsers gebaat zijn bij een gezamenlijke afgesloten fietsenstalling in de buurt of meer fietsenklemmen op straat.

Veel overlast van geparkeerde fietsen in centra; gemeente mag beter handhaven
Twee derde (65%) van de inwoners ervaart wel eens overlast van geparkeerde fietsen. Zij herkennen dit vooral in de omgeving van de winkels en het station bij Houten Castellum. Maar ook onder het viaduct bij het Transferium in het centrum en bij de winkels in Het Rond en het Oude Dorp wordt wel overlast ervaren. De meningen over parkeren van de fiets voor de deur van winkels zijn sterk verdeeld. Ruim een derde vindt het wel acceptabel om voor een kort bezoekje een fiets op de stoep voor de winkel neer te zetten. Bijna de helft van de inwoners vindt echter dat fietsen beter verderop (gratis) gestald kunnen worden.

Een meerderheid van de inwoners vindt dat de gemeente actief op moet treden om overlast te voorkomen: vooral door ongebruikte fietsen actiever op te ruimen, maar ook door te handhaven bij verkeerd gestalde fietsen.

Daarnaast kan de gemeente het gebruik van fietsen nog verder stimuleren door het parkeren van speciale fietsen te faciliteren. Twee derde van de inwoners vindt dat het mogelijk moet zijn om extra brede fietsen of bakfietsen te parkeren bij winkelcentra. De helft van de inwoners vindt dat het mogelijk moet zijn om e-bikes op te laden bij winkelcentra.

D. Verschillen binnen Houten

In het onderzoek komen verschillen naar voren tussen de verschillende wijken, die grotendeels samenhangen met het verschil in overheersende levensfase van de inwoners, de stedenbouwkundige opzet en de beschikbaarheid van openbaar vervoer. De wijken in het noorden, zuiden en het buitengebied hebben ieder een eigen profiel en daardoor hebben inwoners een iets verschillende beleving van parkeren binnen Houten.

Houten-Noord: minder parkeerproblemen en meer gebruik van fiets en OV
De wijken in Houten Noord kent een wat ouder bevolkingsprofiel, met meer huishoudens zonder (thuiswonende) kinderen. Het autobezit is gemiddeld lager, huishoudens hebben vaak maar één auto. Inwoners maken vaker gebruik van fiets en OV. Zij denken vaker dat parkeerproblemen in woonwijken opgelost kunnen worden door fietsen en OV meer te stimuleren. Vooral inwoners van Noordwest zijn tegen extra parkeerplekken op de plaats van groen.

Inwoners wonen vaak in of dichtbij het centrum bij Het Rond en de Molenzoom en gaan hier dan ook minder vaak met de auto heen. Zij kiezen binnen Houten relatief vaak voor de fiets. Het centrale busstation en het NS-station zijn eveneens vaak nabij. Inwoners die in het centrum wonen vinden vaker dat ook andere partijen dan centrumbewoners moeten meebetalen aan de kosten, wanneer betaald parkeren ingevoerd zou worden. Vooral inwoners van Noordoost vinden dat bezoekers van het centrum daaraan moeten meebetalen.

In Noordoost hebben inwoners het minst vaak een eigen parkeerruimte. Het bezit en de plannen voor een elektrische auto zijn iets lager dan gemiddeld, maar desondanks is er relatief veel draagvlak voor extra laadplekken op de plaats van gewone parkeerplaatsen.

Houten-Zuid: hoger autobezit en meer parkeerproblemen

In Houten Zuid wonen relatief meer jonge gezinnen met kinderen. Het autobezit is hoger, huishoudens hebben vaak 2 of meer auto's. Zij hebben relatief vaker een elektrische auto of overwegen deze. Inwoners hebben vaker moeite om de (tweede) auto dicht bij de eigen woning te parkeren, al heeft de helft van de inwoners een eigen parkeerplek bij de woning. Zij denken vaker dat parkeerproblemen opgelost kunnen worden door parkeren op eigen terrein te stimuleren, al zeggen veel inwoners met eigen parkeergelegenheid dat zij daar nu meestal ook al gebruik van maken. Door het hoge autobezit lijkt er alsnog een tekort aan parkeerruimte te zijn.

Inwoners van de zuidelijke wijken zien de fiets en OV minder snel als alternatief voor de auto; zij gebruiken vaak liever de auto of zijn hier afhankelijker van. Zij maken minder vaak gebruik van de fiets om ergens heen te gaan binnen Houten, maar zij zouden het wel fijn vinden als er meer plekken bij de winkels in Castellum komen om fietsen neer te zetten. Zij maken relatief vaker gebruik van een fiets met krat of extra breed stuur binnen Houten.

Buitengebied: hoge afhankelijkheid van de auto en meer gebruik van e-bikes

De gemiddelde leeftijd van inwoners in het buitengebied ligt wat hoger. Autobezit is relatief hoog, huishoudens hebben vaak 2 of meer auto's, maar er zijn weinig parkeerproblemen. Inwoners kunnen vaak parkeren op eigen terrein of op een eigen plek bij de woning.

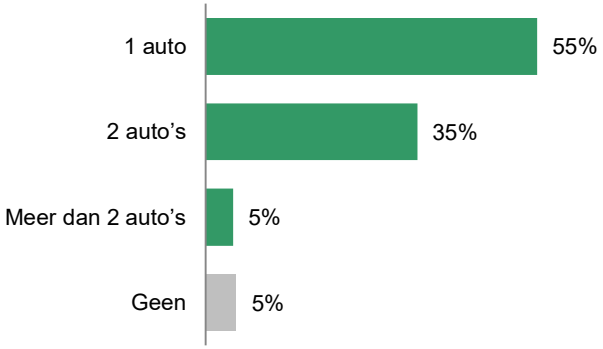
Een groot deel van hen gaat wel eens met de auto naar het centrum bij Het Rond en de Molenzoom. Zij zien de fiets en OV minder snel als alternatief voor de auto; zij gebruiken vaak liever de auto of zijn hier afhankelijker van. Als zij wel voor de fiets kiezen, is dat relatief vaak een e-bike. Zij zouden het dan ook fijn vinden als het mogelijk is om bij winkelcentra e-bikes op te laden.

Parkeren in de eigen woonomgeving

1.1 Parkeren in de eigen woonomgeving

Vrijwel alle inwoners hebben één of meerdere auto's binnen het huishouden. Vier op de tien inwoners hebben zelfs twee of meer auto's binnen het huishouden. Dit beeld is niet veranderd in vergelijking met de situatie in 2012 en 2018.

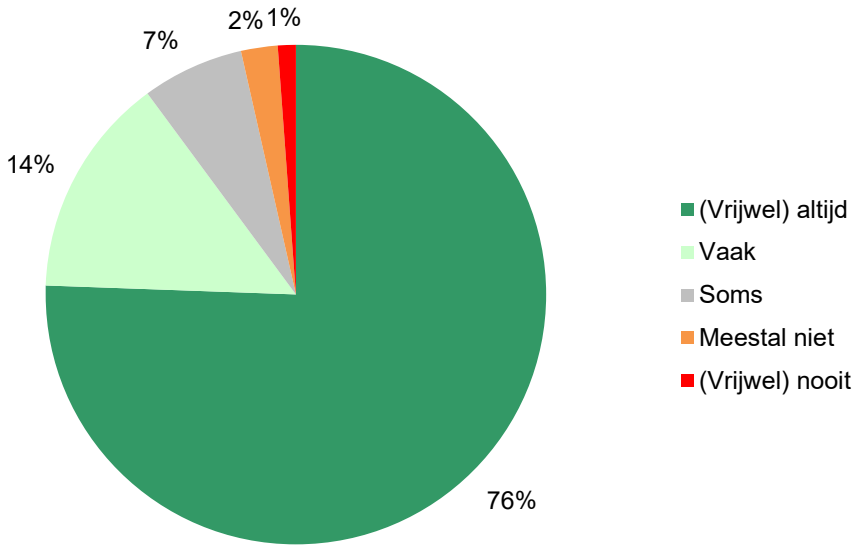
Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig
Basis = Iedereen (n=1592)



De meeste autobezitters kunnen hun auto goed parkeren dichtbij hun woning. Driekwart van hen kan de auto (vrijwel) altijd kwijt dichtbij de eigen woning. Eén op de tien inwoners kan de auto soms tot nooit dichtbij de eigen woning parkeren. Vooral in Zuid-Oost en Zuid-West hebben inwoners hier relatief vaak problemen mee.

Inwoners die maar één auto hebben binnen het huishouden kunnen vaker (vrijwel) altijd bij hun woning parkeren dan inwoners met meerdere auto's (82% versus 67%).

Kunt u altijd uw auto dichtbij uw woning parkeren?
Basis = Heeft een auto (n = 1510)



In 2018 gaf één op de acht inwoners (12%) aan dat zij één of meerdere keren per week geen parkeerplek op acceptabele loopafstand van uw huis konden vinden. De uitkomst in 2021 lijkt redelijk in lijn daarmee.

1.2 Oplossingen voor parkeerproblemen

Inwoners zien verschillende oplossingen voor parkeerproblemen in woonwijken. Geen van de voorgestelde oplossingen kan rekenen op draagvlak van een meerderheid, maar het stimuleren van parkeren op eigen terrein en extra parkeerplaatsen dichtbij de woningen spreken het meest aan. Extra parkeerplekken wat verder weg, waardoor de omgeving bij de woning groen blijft, maar inwoners wat verder moeten lopen, spreken iets minder aan. Maar nog steeds vindt een kwart van de inwoners dit een goede oplossing voor parkeerproblemen.

Overall lijkt er wat meer steun voor oplossingen die uitgaan van het bestaande aantal parkeerplekken dan voor uitbreiding daarvan: 58% van de inwoners kiest voor extra parkeerplekken en 76% kiest voor één of meer andere oplossingen. Een deel van de inwoners (37%) denkt aan een combinatie van beiden.

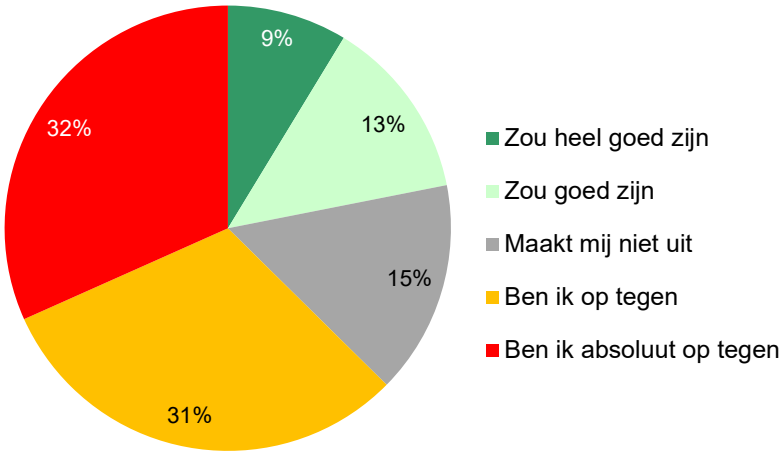
8% van de inwoners noemde spontaan nog een andere oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken. Zij noemen diverse oplossingen zoals beperken van het aantal auto's per huishouden, verder weg parkeren van werkbusjes en van de tweede of derde auto binnen het huishouden, meer parkeergarages of ondergrondse parkeerruimtes, invoeren van betaald parkeren of vaste parkeerplekken toewijzen aan bewoners. Verder geven verschillende bewoners nogmaals aan dat parkeerplekken op eigen terrein bij de woning zo veel mogelijk gebruikt moeten worden.

Wat vindt u in het algemeen de beste oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken? Basis = iedereen (n = 1592), maximaal 2 antwoorden



Een meerderheid van de inwoners (63%) is er op tegen dat er in hun woonwijk extra parkeerplekken zouden komen op de plek van groen. Vooral in Noord-West is hier veel weerstand tegen (68%). Eén op de vijf Houtenaren (22%) zou dit wel (heel) goed vinden.

Wat vindt u ervan als er in uw woonwijk extra parkeerplekken komen op de plek van groen (parkje, grasveld, berm)?
Basis= Iedereen (n=1592)



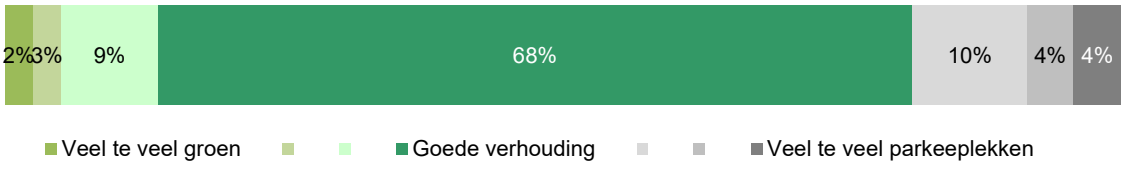
Inwoners die soms tot (vrijwel) nooit dichtbij de eigen woning kunnen parkeren staan hier logischerwijs positiever tegenover dan degenen die meestal wel bij de eigen woning kunnen parkeren: ruim één derde van degenen die problemen ervaren (38%) vindt dit een goed idee versus één op de vijf inwoners die geen parkeerprobleem ervaart (19%).

De houding ten aanzien van parkeerplekken in plaats van groen hangt ook samen met de groenbeleving in de eigen wijk. Twee op de drie inwoners zijn tevreden met de huidige verhouding groen en parkeerplekken in de eigen wijk.

Eén op de zeven (14%) vindt echter dat er te veel groen is in de wijk. Zij ervaren relatief vaak parkeerproblemen: een kwart van hen kan regelmatig niet dichtbij huis parkeren. Velen van hen (73%) vinden het dan ook een goed idee als er meer parkeerplekken komen op de plaats van groen. Vooral inwoners van Zuid-Oost vinden relatief vaak dat er te veel groen is in de wijk in relatie tot het aantal parkeerplekken.

Daarentegen vindt bijna één op de vijf inwoners (19%) dat er al te veel parkeerplekken zijn in hun wijk. Slechts 6% van hen heeft soms of vaak problemen om dichtbij huis te parkeren. De meesten van hen (91%) zijn dan ook tegen het verdwijnen van groen ten gunste van parkeerplaatsen.

Wat vindt u van de verhouding groen en parkeerplekken in uw eigen wijk?
Basis= Iedereen (n = 1592)

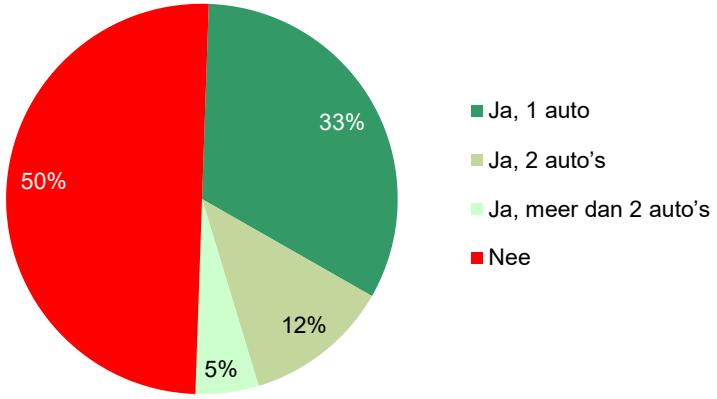


1.3 Eigen parkeergelegenheid

De helft van de inwoners kan parkeren op eigen terrein/garage/oprit of heeft een eigen (persoonlijke) parkeerplek bij de woning. Zij hebben meestal plek voor één auto, maar één op de zes inwoners heeft een eigen plek voor twee of meer auto's. In Noord-Oost hebben inwoners het minst vaak eigen parkeergelegenheid (31%), in het buitengebied het meest (85%).

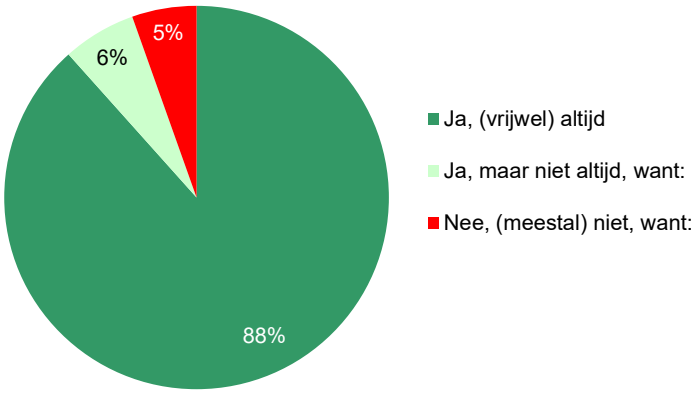
Ook in 2012 en 2018 gaf de helft van de inwoners aan dat zij bij hun woning plek hebben om één of meer auto's te parkeren.

Kunt u op eigen terrein of garage/oprit parkeren of op een eigen (persoonlijke) parkeerplek bij uw woning?
Basis= Iedereen (n=1592)



Autobezitters die kunnen parkeren op eigen terrein maken hier meestal ook gebruik van. Slechts een klein deel van hen parkeert de auto toch (soms/meestal) ergens anders. Als redenen hiervoor noemen zij onder andere dat de doorgang dan te smal wordt voor fietsen of scooters, dat er nu bijvoorbeeld een fiets, motor, kliko of iets anders staat of dat zij het prettig vinden om de ruimte vrij te houden. Vooral degenen die de auto meestal elders parkeren, geven vaak aan dat de ruimte eigenlijk te krap is voor de auto. Sommige personen geven aan dat er wel één auto staat, maar dat de tweede auto elders staat. In enkele gevallen is de eigen plek niet goed toegankelijk, soms wordt deze geblokkeerd of gebruikt door andere auto's. Een deel van hen ervaart dat er nog voldoende vrije parkeerplekken in de straat zijn en ziet dus geen reden om altijd de eigen plek te gebruiken.

U kunt op eigen terrein parkeren. Doet u dit ook?
Basis= Kan parkeren op eigen terrein en heeft auto (n=763)



Inwoners zien verschillende mogelijkheden hoe de gemeente er voor kan zorgen dat bewoners de auto op eigen terrein parkeren. Een deel van de inwoners vindt dat de gemeente hier beter over kan communiceren, bijvoorbeeld met een campagne, via social media of via folders. Zij moet bewoners attenderen op de wenselijkheid. Veel bewoners lijken zich nu niet bewust van het probleem. Sommigen vinden dat de gemeente parkeren op eigen terrein daarbij ook moet belonen.

Selectie spontane toelichtingen

- *De gemeente zou hier een campagne voor kunnen starten. Zodra dit algemeen bekend is, en weer wat meer leeft, ontstaat er wat sociale druk voor mensen om hun auto op eigen terrein zetten.*
- *Dialoog en stimulerende campagne die bewustwording bij inwoners vergroot over nut, noodzaak en belang.*
- *Het parkeren op eigen terrein belonen. Hoeft niets duurs of groots te zijn (kan ook een gebaar zijn), maar mensen positief verrassen omdat ze het doen. Belonen van goed/gewenst gedrag werkt namelijk beter dan straffen van ongewenst gedrag.*
- *Informatie geven hierover en benadrukken dat dit de basisafspraak is. Ik denk dat dit uitgangspunt niet bij iedereen bekend is.*
- *Onder de aandacht brengen, positief brengen, dat je iets goeds doet als je op eigen terrein parkeert.*
- *Begin met een communicatiecampagne. Als dat onvoldoende oplevert: regelgeving*

Anderen zien meer in een methode van zachte of wat hardere dwang, door de invoering van vergunningen, blauwe zones of betaald parkeren in de straat. Dat geeft een (financiële) prikkel om op eigen terrein te parkeren. Een groot deel van de inwoners vindt dat parkeren op eigen terrein verplicht moet worden waar dit mogelijk is en dat geen parkeervergunning afgegeven mag worden waar parkeren op eigen terrein mogelijk is. De gemeente moet het parkeren op eigen terrein vervolgens goed controleren en handhaven. Dit kan door middel van kentekencontrole.

Selectie spontane toelichtingen

- *Invoeren betaald parkeren.*
- *Verplichten, anders dure vergunning.*
- *Verplichten d.m.v. kentekenregistratie / parkeervergunning*
- *Verplichten bij aankoop woning, parkeerplaats in stand houden*
- *Max één parkeervergunning in blauwe zone. En verplichting om gebruik te maken van eigen oprit of carport. En uiteraard controle hierop.*
- *Vergunningensysteem en geen vergunning afgeven als er op eigen terrein geparkeerd kan worden.*
- *Controleren of tenminste 1 auto op de verplichte parkeerplaats staat en deze niet wordt gebruikt voor uitbreiding tuin of iets dergelijks.*
- *Handhaven en waarschuwingen uitdelen.*
- *Nummerbord plaatsen op eigen terrein zodat het te controleren is of de auto goed geparkeerd staat.*
- *Kentekencontrole invoeren en controleren/handhaven. Per huishouden max 1 openbare plaats toestaan.*

Bij nieuwbouw moet er voldoende eigen parkeerplek komen, die ook breed genoeg is om prettig te kunnen gebruiken. Sommige inwoners denken dat ook bij bestaande woningen extra eigen parkeerplekken gecreëerd kunnen worden, door bijvoorbeeld openbaar groen bij de woningen te trekken of de stoep te verlagen. Anderen stellen juist voor om hogere stoepranden te maken, om te voorkomen dat auto's er parkeren. Nu gebeurt het vaak dat parkeerplekken of garages worden omgebouwd, bij de tuin getrokken of gebruikt voor andere doeleinden. Dit zou volgens verschillende inwoners niet toegestaan moeten worden. Het gebruik van eigen plekken kan ook gestimuleerd worden door bewoners te verplichten laadpalen op eigen terrein te plaatsen. Enkele personen geven aan dat het bij hun woning nu niet mogelijk is om op eigen terrein te parkeren en dat dit in hun situatie ook niet realiseerbaar is.

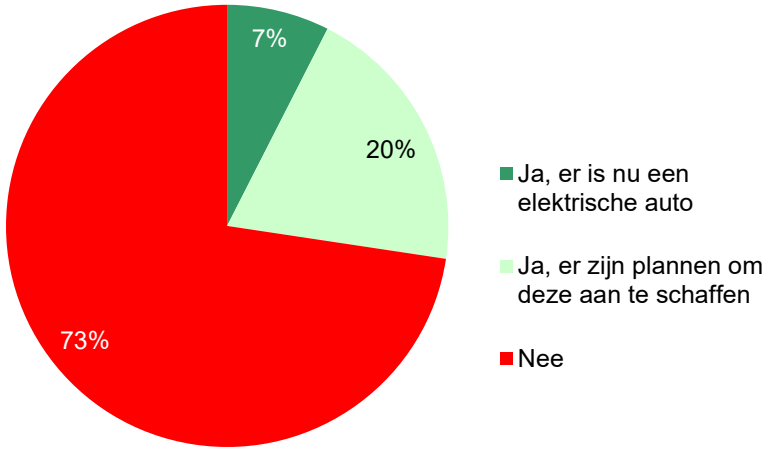
Selectie spontane toelichtingen

- *Bij nieuwbouw hier al in voorzien.*
- *Daar waar het kan opritten naar eigen terrein maken.*
- *Groenstroken voor de woning toevoegen aan het perceel zodat meer mensen een oprit krijgen.*
- *Hulp bieden om de parkeerplaats op eigen terrein te realiseren.*
- *Parkeer plek in voortuin creëren eventueel met carport.*
- *Daar waar mensen op eigen terrein kunnen parkeren geen laadpalen plaatsen op de openbare parkeerplekken.*
- *Stoepen aanpassen met schuine stoepband*
- *In onze straat heeft 80% de eigen parkeerplaats bij de tuin getrokken, misschien hier op controleren!*
- *Door minder vergunningen te verlenen voor het ombouwen van garages (autostallingen) tot woonruimte.*
- *Niet te doen. Dan houden de bewoners helemaal geen tuin meer over!*

Elektrisch rijden

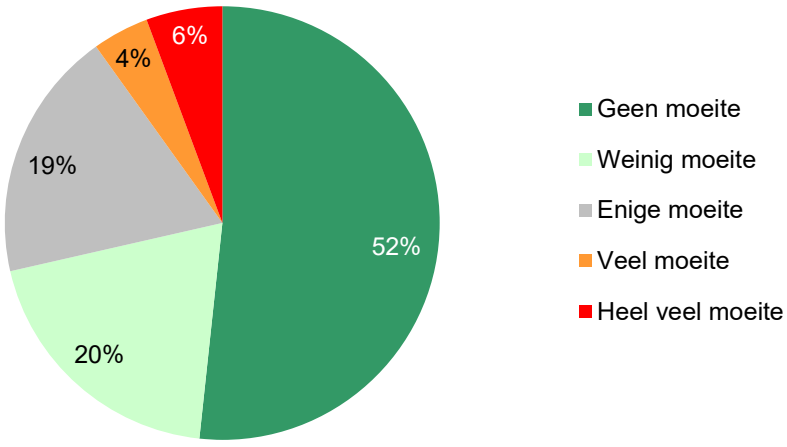
Op dit moment heeft 7% van de inwoners in Houten een elektrische auto binnen het huishouden. Daarnaast heeft één op de vijf plannen om in de toekomst een elektrische auto aan te schaffen.

Heeft u binnen uw huishouden een elektrische auto of bent u van plan deze binnen 2 jaar aan te schaffen?
Basis= Iedereen (n=1592)



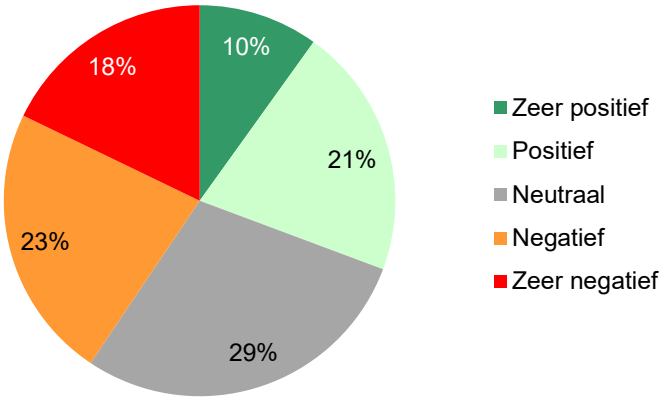
Huidige bezitters van een elektrische auto kunnen nu over het algemeen makkelijk een laadplek vinden in de buurt van hun woning. Driekwart van hen (72%) heeft hier weinig tot geen moeite mee. Eén op de tien kost dit wel (heel) veel moeite.

Hoeveel moeite moet u doen om een laadplek te vinden in de buurt van uw woning?
Basis= Nu een elektrische auto (n=119)



In de toekomst komen er meer parkeerplekken met een laadpaal die alleen gebruikt mogen worden door elektrische auto's. De meningen over deze ontwikkeling zijn verdeeld. Drie op de tien inwoners (30%) staan hier positief tegenover, maar vier op de tien inwoners (41%) vinden dit een negatieve ontwikkeling.

In de toekomst komen er meer parkeerplekken met een laadpaal, die alleen gebruikt mogen worden door elektrische auto's. Er zijn dan dus minder "gewone" parkeerplekken. Hoe staat u hier tegenover?
Basis = Iedereen (n=1592)



Inwoners die zelf al een elektrische auto hebben of plannen hier voor staan logischerwijze veel positiever tegenover deze ontwikkeling dan degenen die geen elektrische auto willen aanschaffen (50% van hen staat er positief tegenover, versus 23% van degenen zonder plannen).

Inwoners die positief tegenover meer laadplekken staan zien elektrisch rijden als de toekomst en vinden dit een onvermijdelijke ontwikkeling die ook gestimuleerd moet worden, vanwege het schone, duurzame karakter. Daarbij heeft niet iedereen de mogelijkheid een laadpaal op eigen terrein te plaatsen. Wel is het belangrijk dat er genoeg "gewone" parkeerplaatsen blijven. In verschillende wijken is nu geen parkeerprobleem en nog voldoende plek voor laadpalen. Per saldo verwachten de inwoners in deze wijken niet dat er meer parkeerplaatsen nodig zijn.

Selectie spontane toelichtingen

- *Elektrisch rijden is de toekomst.*
- *Elektrisch rijden wordt de norm, dus er is geen ontkomen aan.*
- *Dit stimuleert elektrisch rijden.*
- *Hoe meer elektrische auto's hoe beter. Dat mag gestimuleerd worden.*
- *Belangrijk dat meer mensen elektrisch gaan rijden.*
- *Logische ontwikkeling en goed voor de duurzaamheid.*
- *Elektrische auto's zijn veel minder milieu vervuilend.*
- *Mits het matcht met het aantal elektrische auto's in de nabije omgeving.*
- *Deze plekken moeten meegroeien met het percentage elektrische auto's.*
- *Benzineauto's worden vervangen door elektrische. Er zijn dus in totaal niet meer parkeerplekken nodig.*
- *Parkeerplaatsen voldoende.*
- *Het is niet altijd mogelijk een laadpaal bij huis te installeren.*

Inwoners die meer laadpalen een negatieve ontwikkeling vinden, vrezen vaak dat dit leidt tot een (nog groter) tekort aan gewone parkeerplekken. Zeker wanneer elektrische auto's na het opladen nog lang op die plek blijven staan. Het is voor hen belangrijk dat het aantal laadplekken goed wordt afgestemd op de behoefte. Op dit moment zijn er nog verhoudingsgewijs weinig elektrische auto's (7% is wel meer dan gemiddeld NL), waardoor de laadplekken vaak leeg blijven, terwijl er wel een tekort is aan gewone plekken. Verschillende personen vinden dat de laadpalen waar mogelijk (verplicht) op/bij eigen terrein geplaatst moeten worden of dat er (snel-)laders moeten komen op centrale plekken of bij kantoren. Sommige inwoners voelen zich door de toename van de laadplekken min of meer gedwongen om tegen hun zin voor elektrisch rijden te kiezen. Elektrisch rijden is echter niet voor iedereen betaalbaar en wordt niet altijd gezien als een lange termijn oplossing. Verschillende inwoners hebben het gevoel dat inwoners met hogere inkomens en leaseauto's die zich een elektrische auto kunnen permitteren zo bevoordeeld worden. Meerdere personen vinden het daarbij opvallend dat de laadpalen vaak op de beste parkeerplekken geplaatst worden.

Selectie spontane toelichtingen

- *Ik zie heel vaak de parkeerplekken voor de elektrische auto's leeg staan, terwijl er geen parkeerplek is voor een gewone auto.*
- *Vaak blijven die parkeerplaatsen leeg terwijl er verder te weinig ruimte is.*
- *Er zijn in onze wijk weinig elektrische auto's en meer dan genoeg laadpalen*
- *Dat gaat problemen opleveren tussen buurtgenoten: wie zet waar zijn auto neer. En hoe lang mag je auto bij de oplaadpaal staan?*
- *Deze auto's blijven na het opladen gewoon staan.*
- *Er is een verschil tussen laden en parkeren.*
- *Groei palen moet evenredig zijn aan groei elektrische auto's.*
- *Zodra je gaat verbieden dat andere auto's daar mogen staan is er geen draagvlak*
- *Mede doordat vaak de "beste" parkeerplekken hiervoor worden gebruikt*
- *Gewoon thuis indien iemand eigen parkeerplaats heeft.*
- *Auto laten laden op eigen grond. Of snel-laders bij ingang wijk.*
- *Misschien een verzamelparkeerplaats voor alleen elektrische auto's.*
- *Niet iedereen kan een elektrische auto betalen*
- *Mensen die geld genoeg hebben om een elektrische auto te kopen krijgen zo extra parkeerplek. Terwijl jan met de pet het nakijken heeft in zijn goedkope benzine auto.*
- *Dit is discriminatie tegen gewone auto's. Of de gewone auto moet je kunnen parkeren op een plek met laadpaal of de elektrische auto mag je niet parkeren op een gewone plek.*
- *Voorkeursbehandeling (discriminatie) voor personen welke het geld hebben om een auto op accu te kunnen aanschaffen. Meestal leaseauto's.*

Personen die hier neutraal instaan vinden het vooral belangrijk dat de balans tussen laadplekken en gewone plekken goed blijft en dat goed wordt gekeken hoe de plekken zo efficiënt mogelijk benut worden, dus de plek alleen benutten als er echt opgeladen wordt. Zij zijn vaak ook voorstander van laden op eigen terrein waar mogelijk.

Selectie spontane toelichtingen

- *Als de verhouding goed is, dan levert dit geen problemen op.*
- *Balans is nu in orde. Als dit in orde blijft dan prima.*
- *Er moeten wel voldoende parkeerplekken voor gewone zuinige auto's overblijven.*
- *Als de verhouding redelijk is, dan heb ik er geen probleem mee. Mijn probleem is meer dat er te weinig palen zijn omdat auto's vaak de hele dag op zo'n plek staan terwijl de auto al lang opgeladen is zodat andere elektrische auto's er niet kunnen staan. Met genoeg laadpalen kan je ook af van het verbod voor parkeren van gewone auto's.*
- *Als ook hier geldt dat als er eigen parkeerterrein is deze ook wordt gebruikt. En ook hierop wordt toegezien of door plaatsing dit afdwingen.*
- *Ook op eigen terrein verplichten als voorliggende oplossing.*
- *Sommigen bezetten zo'n plek zonder op te laden.*

Parkeren in het centrum

De gemeente Houten wil in de nabije toekomst meer woningen bouwen in het centrum bij Het Rond en bij De Molen. Hoeveel en waar precies is nog niet bekend. De gemeente wil daarbij voldoende ruimte houden voor groen en een prettige leefomgeving. Daarom is er bij nieuwbouw minder ruimte voor parkeren op straat. Nieuwe bewoners worden gestimuleerd om OV en fiets te gebruiken. Om te voorkomen dat zij in de omgeving gaan parkeren, kan de gemeente in het centrum ervoor kiezen om betaald parkeren voor bezoekers en vergunningparkeren voor bewoners in te voeren. Huidige bewoners van het centrum en ondernemers/werknemers kunnen dan een parkeervergunning aanvragen, zodat zij hun auto('s) in het centrum kunnen blijven parkeren.

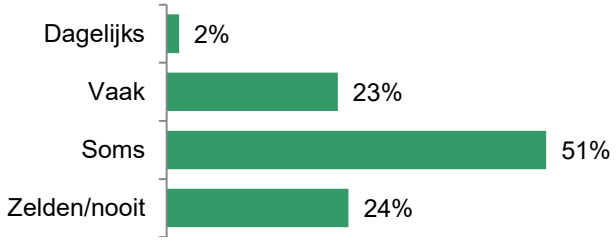
3.1 Parkeren in het centrum

Eén op de vijf inwoners woont zelf in de omgeving van het centrum, op maximaal 5 minuten lopen van Het Rond en de Molenzoom. Een klein deel van hen (8%) heeft een auto die zij soms tot nooit dichtbij hun woning kunnen parkeren. De meerderheid van hen verwacht dat betaald parkeren (met bewonersvergunningen) in het centrum het voor hen niet makkelijker gaat maken om een parkeerplek te vinden. Een derde van hen denkt wel dat dit een het makkelijker gaat maken om te parkeren. (NB indicatief, n=25)

Van de Houtenaren die buiten het centrum wonen, gaat drie kwart wel eens naar het centrum met de auto. Een kwart van hen doet dit zelfs regelmatig.

Hoe vaak komt u met de auto in het centrum van Houten bij Het Rond en de Molenzoom?

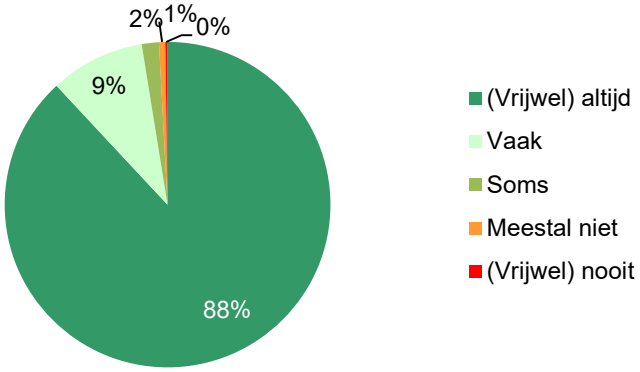
Basis = Woont buiten centrum, heeft auto (n = 1205)



Wanneer zij met de auto naar het centrum gaan, hebben zij weinig problemen om een plek te vinden voor hun auto op straat of in parkeergarages in het stadscentrum bij Het Rond en de Molenzoom.

Kunt u altijd uw auto parkeren op straat of in parkeergarages in het stadscentrum bij Het Rond en de Molenzoom?

Basis = Heeft auto & woont niet in centrum & parkeert weleens in centrum (n = 911)

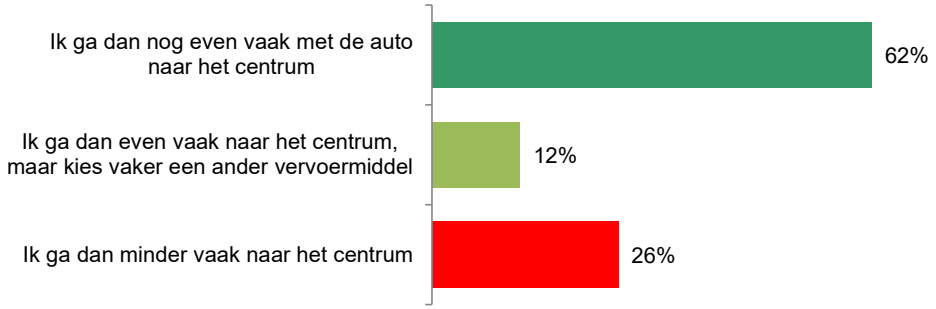


3.2 Invoering betaald parkeren en vergunningparkeren

Eén van de mogelijkheden om parkeeroverlast in het centrum te voorkomen is betaald parkeren invoeren met een vergunningsysteem voor bewoners en werknemers. Wanneer bezoekers voortaan zouden moeten betalen voor parkeren op straat, en de parkeergarages de eerste twee uur gratis zouden blijven, zou er voor meer dan de helft van de centrumbezoekers weinig veranderen. Zij zouden dan nog even vaak met de auto naar het centrum gaan. Eén op de acht zou dan even vaak komen, maar vaker een ander vervoermiddel kiezen. Eén op de vier centrumbezoekers zou dan minder vaak naar het centrum gaan.

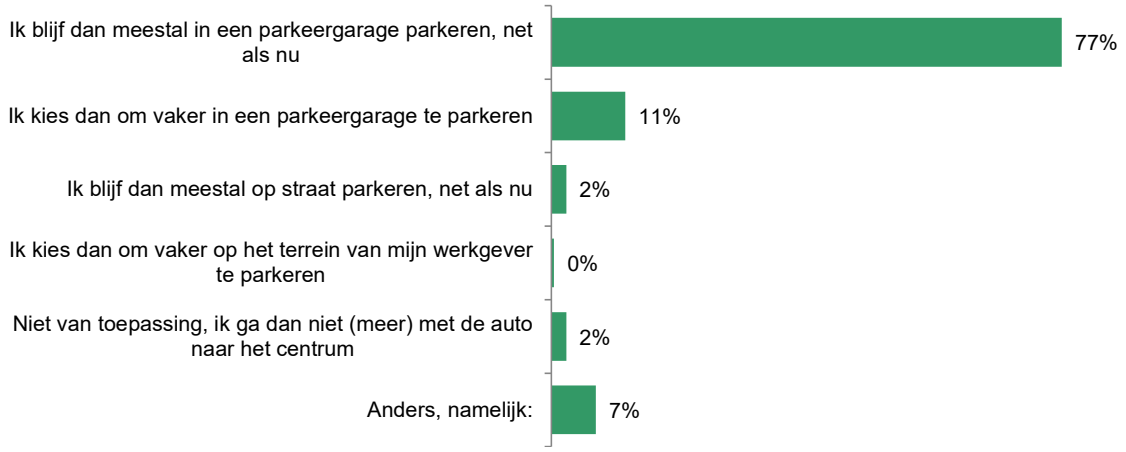
Stel dat u voortaan zou moeten betalen voor parkeren op straat in het centrum van Houten. De parkeergarages blijven de eerste twee uur gratis. Welke uitspraak past dan het beste bij u?

Basis = auto & woont niet in centrum & parkeert in centrum (n = 911)



Een groot deel van de centrumbezoekers ziet geen reden om hun gedrag te veranderen, omdat zij nu al meestal in een parkeergarage parkeren. Dat zou niet veranderen door de invoering van betaald parkeren op straat. Eén op de tien centrumbezoekers zou dan vaker voor een parkeergarage kiezen. Slechts een enkeling verwacht dan nog steeds meestal op straat te parkeren, net als nu.

Stel dat u voortaan zou moeten betalen voor parkeren op straat in het centrum van Houten. Als u dan nog met de auto naar het centrum gaat, waar gaat u dan parkeren?
Basis = auto & woont niet in centrum & parkeert in centrum (n = 911)

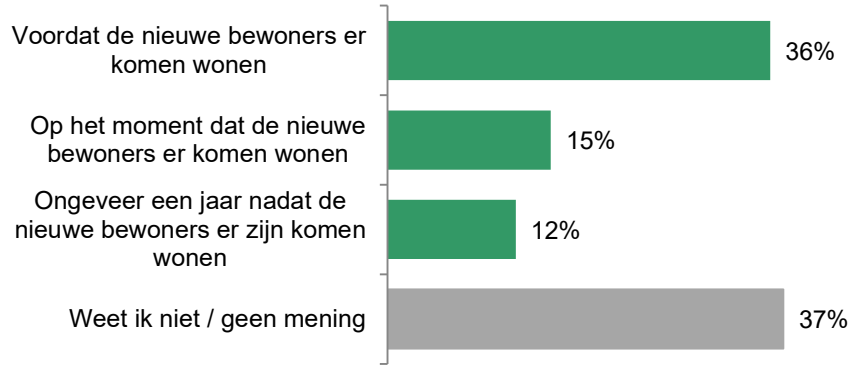


Bij de overige opmerkingen geven meerdere centrumbezoekers aan dat zij in dat geval niet meer naar het centrum komen of naar een ander winkelcentrum gaan, bijvoorbeeld naar Castellum, Vianen of Nieuwegein.

3.2 Moment van invoer betaald parkeren en vergunningenparkeren

Wanneer betaald parkeren ingevoerd zou worden om de overlast voor de huidige bewoners te beperken, hebben Houtenaren de voorkeur om dit te doen voordat de bewoners van de nieuwe woningen er komen wonen. Eén op de drie inwoners vindt dit het beste moment hier voor. Een kleiner deel van de inwoners vindt dat betaald parkeren het best pas ingevoerd kan worden op het moment dat de nieuwe bewoners er komen wonen, of pas een jaar later.

Op welk moment denkt u dat betaald parkeren het best ingevoerd kan worden?
Basis = Iedereen (n = 1592)



Ruim één op de drie inwoners heeft geen mening over het beste moment voor invoering. Bij de toelichting geeft een groot deel van hen aan dat zij betaald parkeren in het centrum geen goed idee vinden. Zij geven aan bang te zijn dat betaald parkeren tot omzetverlies leidt. Ook vinden ze dat je niet van nieuwe bewoners kunt verwachten dat zij geen / minder auto's hebben. Zij vinden het een betere oplossing om te zorgen voor extra parkeerruimte voor deze auto's, bijvoorbeeld ondergronds.

Selectie spontane toelichtingen

- *Ik ben geen voorstander van betaald parkeren in het centrum.*

- *Helemaal niet invoeren. Schandalig!*
- *Ik vind betaald parkeren voor bewoners en bezoekers geen goed idee. Dat strookt niet met het prettige woonklimaat van Houten*
- *Slecht plan voor de middenstand*
- *Ik ben er sowieso tegen, lijkt me niet goed voor de ondernemers*
- *Niet invoeren en een andere oplossing voor nieuwe bewoners onderzoeken. Ondergrondse parkeergarages o.i.d..*
- *Bij de bouw voor nieuwe bewoners zou er ook parkeerplaatsen bijgebouwd moeten worden.*
- *Bouw garages onder de nieuwe woningen, betaald parkeren lost niets op*
- *Ik zou graag een oplossing zien bij de nieuwe woningen i.p.v. verplaatsen van het probleem naar huidige inwoners / bezoekers.*
- *Betaald parkeren is in mijn ogen geen oplossing, mensen gaan dan net buiten deze zone parkeren waardoor het probleem steeds verder opschuift de wijken in.*

Voorstanders van invoering van betaald parkeren vóórdat de nieuwe bewoners er komen wonen, vinden dit het meest duidelijk en eerlijk. Vooral voor de nieuwe bewoners die dan direct weten waar ze aan toe zijn en die hier dan rekening mee kunnen houden bij hun keuze om in het centrum te gaan wonen. Dit voorkomt protest achteraf. Zo is iedereen ook al gewend aan de nieuwe situatie op het moment dat de nieuwe bewoners hun intrek nemen en is er geen directe relatie tussen betaald parkeren en de nieuwe bewoners, die dan “de schuld” daarvan zouden kunnen krijgen. Verschillende inwoners vinden betaald parkeren een goed middel om autogebruik te ontmoedigen en vinden het daarom een goede zaak als het zo snel mogelijk wordt ingevoerd.

Selectie spontane toelichtingen
- *Dan is voor alle nieuwe bewoners helder dat er betaald moet worden.*
- *Nieuwe bewoners moeten daar kennis van hebben voor zij een contract aangaan.*
- *Dan nemen bewoners dat mee in hun overweging om in het centrum te gaan wonen.*
- *Dan weten de nieuwe bewoners al dat het er is en maken ze een bewuste keuze er te komen wonen.*
- *Vooraf goed regelen voorkomt achteraf gezeur.*
- *Veel minder commentaar dan bij de andere opties.*
- *Zodat iedereen alvast gewend is voordat er meer drukte komt.*
- *Dan is iedereen gewend aan de nieuwe situatie.*
- *Alvast wennen voor de huidige bewoners. Niet gekoppeld aan de nieuwkomers.*
- *Zo kunnen inwoners al vast wennen en krijgen nieuwe bewoners niet de schuld van betaald parkeren.*
- *Als het zover komt, dan beter tijdig. Dan kan het effect onderzocht worden en de aanpak zo nodig nog bijgesteld.*
- *Hoe eerder autoverkeer in het centrum ontmoedigd wordt, hoe beter.*
- *Is sowieso een goed plan, gaan minder mensen met de auto boodschappen doen*.

15% vindt dat betaald parkeren het best ingevoerd kan worden op het moment dat de nieuwe bewoners er komen wonen. Op dat moment ontstaat er mogelijk een tekort aan parkeerplaatsen en is het pas echt nodig. Voor nieuwe bewoners is het dan direct vanaf de start duidelijk dat zij moeten betalen.

Selectie spontane toelichtingen
- *Dan komen er meer auto’s, dus dan pas nodig.*
- *Vanaf dan gaat het spelen.*
- *Eerder heeft geen zin, want dan zijn er nog geen extra auto’s.*
- *Het probleem aanpakken op het moment dat het ontstaat.*
- *Direct laten wennen aan betaald parkeren.*
- *Dan zijn de nieuwe bewoners daar direct aan gewend.*
- *Niet eerder dan noodzakelijk! Liever bij nieuwe woningen ook voldoende parkeerplaatsen maken.*
- *Alleen voor bezoekers, niet voor bewoners. Vooral oplossen via parkeergarages, ondergronds*

- *Anders onnodige belasting huidige bewoners.*

Eén op de acht inwoners voert betaald parkeren het liefst pas in een jaar nadat de nieuwe bewoners er wonen. Op dat moment is duidelijk hoe de nieuwe situatie is en in hoeverre er parkeeroverlast is ontstaan. Zij vinden dat dan pas een goed besluit genomen kan worden over betaald parkeren. Een deel van hen is geen voorstander van betaald parkeren en wil dit dan ook liever niet invoeren als dit niet echt nodig is.

Selectie spontane toelichtingen

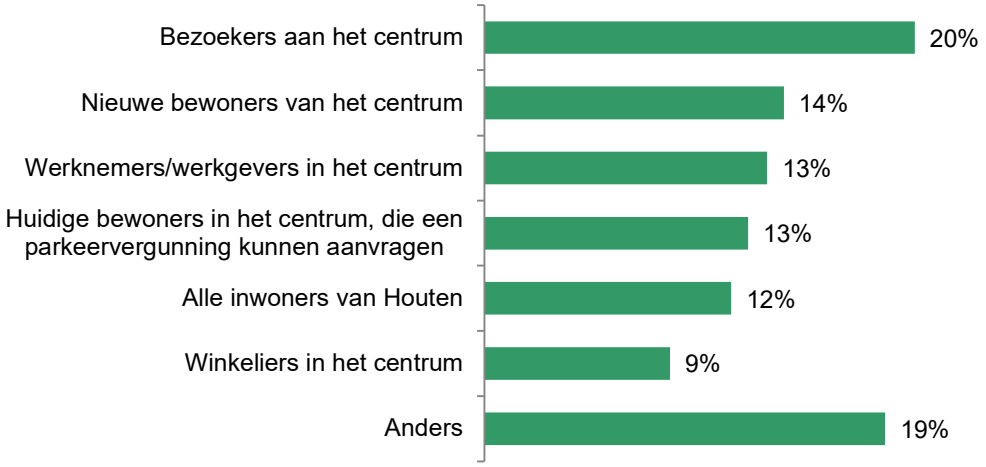
- *Eerst maar eens aankijken of er daadwerkelijk overlast ontstaat.*
- *Pas invoeren als daadwerkelijk blijkt dat dit noodzakelijk is.*
- *Dan heb je beter inzicht qua hoeveelheid extra auto's die er bij zijn gekomen in het centrum.*
- *Eerst kijken hoe het plan gaat uitpakken, fietsen stimuleren.*
- *Geen betaald parkeren, onderzoek eerst of het nodig is.*
- *Kijk hoe groot het probleem is en schuif niet alles op de bewoners af.*
- *Pas dan is de situatie en noodzaak goed in te schatten.*
- *Ik ben tegen betaald parkeren in het centrum en wil het daarom zo lang mogelijk uitstellen om te bekijken of het wel nodig is.*
- *Ik vind dat betaald parkeren zolang mogelijk moet worden vermeden. Liefst nooit.*

3.3 Kosten van invoer betaald parkeren en vergunningenparkeren

Invoering van betaald parkeren en vergunningen in het centrum brengt kosten met zich mee, zoals kosten voor handhaving, parkeerautomaten en vergunning-uitgifte. Houtenaren vinden dat deze kosten verdeeld moeten worden over verschillende groepen. De bezoekers aan het centrum moeten zeker een deel van de kosten voor hun rekening nemen, maar daarnaast betalen ook andere partijen mee, zoals de nieuwe en huidige bewoners en ondernemers en winkeliers in het centrum.

Invoering van betaald parkeren en vergunningen in het centrum brengt kosten met zich mee, zoals kosten voor handhaving, parkeerautomaten en vergunning-uitgifte. Wie zou volgens u welk deel van deze kosten moeten betalen?

U kunt per groep een percentage aangeven. Het totaal moet optellen tot 100%
Basis = Iedereen (n = 1592)



Huidige bewoners van het centrum vinden dat de kosten wat meer gedragen mogen worden door alle inwoners van de gemeente Houten, terwijl Houtenaren die niet in het centrum wonen juist wat meer kosten ten laste zouden willen leggen van de huidige centrumbewoners, die een vergunning kunnen aanvragen.

Bij de overige genoemde partijen geven veel inwoners aan dat de gemeente Houten dit zelf moet betalen. Enkelen geven daarbij als extra motivatie dat de gemeente immers ook de parkeeropbrengsten mag incasseren. Het systeem zou zichzelf zo dan kunnen financieren. Daarnaast geven meerdere inwoners aan dat zij tegenstander zijn van betaald parkeren en dat zij liever niet zien dat dit wordt ingevoerd.

4. Mogelijkheden duurzame mobiliteit

De gemeente Houten werkt aan nieuw parkeerbeleid. Bij het nieuwe parkeerbeleid houdt ze rekening met de ambities van de gemeente Houten om een groene en duurzame gemeente te zijn. De gemeente wil daarvoor graag weten wat er moet gebeuren zodat inwoners meer gebruik gaan maken van alternatieven voor de auto, zoals de fiets, het openbaar vervoer of een deelauto.

4.1 Fiets als alternatief voor de auto

Vier op de tien autobezitters (42%) zouden door de gemeente overgehaald kunnen worden om vaker te fietsen in plaats van de auto te nemen. Zij noemen betere en beter verlichte fietspaden naar omliggende gemeenten als belangrijkste verbeterpunt. Eén op de acht autobezitters denkt dat betaald parkeren bij winkelcentra voor hen reden zou zijn om vaker met de fiets naar de winkel te gaan. Eén op de tien wil graag de e-bike onderweg kunnen opladen.

Andere spontaan genoemde suggesties wat de gemeente zou kunnen doen, zijn onder andere meer en veiligere mogelijkheden om de fiets te stallen, vooral in het centrum en bij winkels / supermarkten en betere, brede, verkeersveilige en goed verlichte fietspaden. Meerdere personen geven aan dat hun keuze voor auto of fiets afhankelijk is van het weer. Enkele personen geven aan dat zij niet voor de fiets zouden kiezen, maar wel voor openbaar vervoer als dat beter zou zijn.

De helft (54%) van de autobezitters denkt niet dat de gemeente hen kan overhalen om nog vaker de fiets te gebruiken. Een groot deel van hen (32%) gebruikt nu al zo veel mogelijk de fiets. Anderen zijn afhankelijk van de auto of gebruiken deze gewoon liever dan de fiets. Een klein deel van de inwoners denkt vanzelf vaker de fiets te nemen in plaats van de auto door parkeerproblemen.

Wat zou de gemeente kunnen doen zodat u vaker zou kiezen voor fietsen als alternatief voor de auto? Basis = Autobezitters (n = 1510)



4.2 Openbaar vervoer als alternatief voor de auto

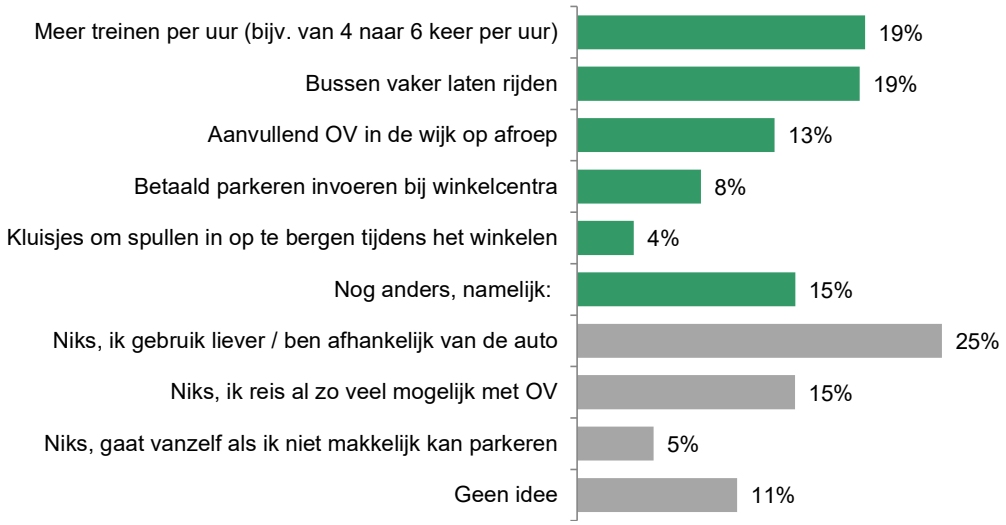
Bijna de helft van de autobezitters (45%) zou in de toekomst wel vaker het OV willen nemen. De belangrijkste verandering die daar voor nodig is, is een hogere frequentie van bussen en treinen. Eén op de acht autobezitters denkt dat ook OV op afroep daarbij kan helpen, zoals een belbus met aantal vaste haltes die je vooraf kan reserveren.

Eén op de zeven automobilisten noemt spontaan nog andere suggesties hoe de gemeente gebruik van het openbaar vervoer kan stimuleren. Goedkoper of zelfs gratis openbaar vervoer is daarbij vaak genoemd. Daarnaast is er behoefte aan meer bushaltes en meer bestemmingen, bijvoorbeeld naar gemeenten rondom Utrecht, maar ook betere verbindingen tussen de wijken en het centrum. Gebruik van het OV is nu voor sommige inwoners niet of nauwelijks mogelijk en kost dan veel meer tijd dan de auto. Ook betere en gratis mogelijkheden om de auto of fiets bij de bushalte of een station te parkeren kunnen helpen.

Een even grote groep autobezitters (44%) geeft aan dat niks hen kan overhalen om vaker het OV te gebruiken in plaats van de auto. Een groot deel van hen (25%) is afhankelijk van de auto of gebruikt deze gewoon liever. Eén op de zeven autobezitters gebruiken nu al zo veel mogelijk het OV.

Eén op de tien autobezitters heeft geen idee wat de gemeente zou kunnen doen zodat ze vaker het openbaar vervoer zouden gebruiken als alternatief voor de auto.

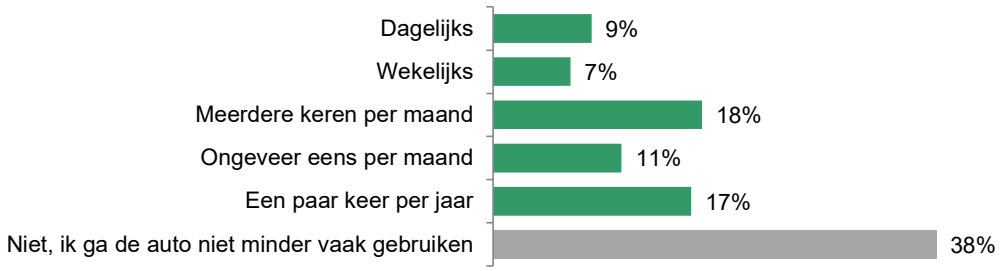
Wat zou de gemeente kunnen doen zodat u vaker het openbaar vervoer zou gebruiken als alternatief voor de auto? Basis = Autobezitters (n = 1510)



In totaal noemt 61% van de automobilisten één of meer veranderingen waardoor zij mogelijk vaker de fiets of openbaar vervoer zouden gebruiken in plaats van de auto. Als de gemeente deze veranderingen daadwerkelijk zou doorvoeren, zegt bijna twee derde van hen (62%) de auto ook echt vaker laten staan. Dat is 38% van alle automobilisten.

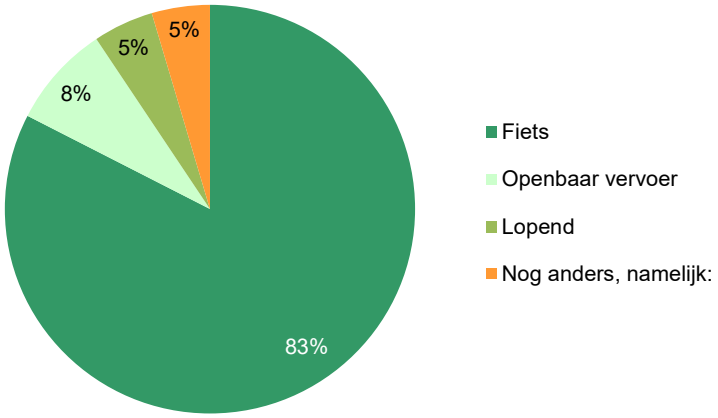
15% van hen zou de auto dan wekelijks of zelfs dagelijks laten staan. De grootste groep zou dan hooguit een paar keer per maand de auto inruilen voor de fiets of openbaar vervoer.

Stel dat de gemeente deze veranderingen zou doorvoeren, hoe vaak zou u de auto dan laten staan?
Basis = wil mogelijk vaker fiets / ov gebruiken ipv auto (n = 926)



Automobilisten die de auto mogelijk willen inruilen voor een ander vervoermiddel kiezen dan vooral voor de fiets. Een kleinere groep zou dan vooral met openbaar vervoer reizen, te voet gaan of voor nog een andere oplossing kiezen, zoals een combinatie van fiets en OV, een motor of e-bike.

Welk vervoermiddel zou u het meest gebruiken in plaats van de auto?
Basis = wil mogelijk ander vervoer gebruiken ipv auto (n = 571)



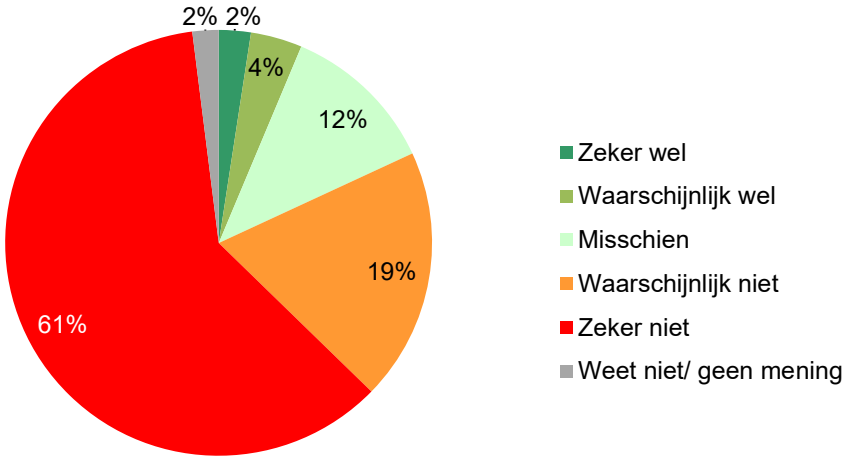
4.3 Deelauto

Een ander alternatief voor een eigen auto is een deelauto. Dit is een auto die door meerdere mensen gebruikt kan worden. Deelnemers met een abonnement kunnen gebruik maken van een auto zonder er zelf één te bezitten.

Bijna één op vijf autobezitters zou hier (misschien) gebruik van willen maken.

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

Basis = Heeft een auto (n = 1510)

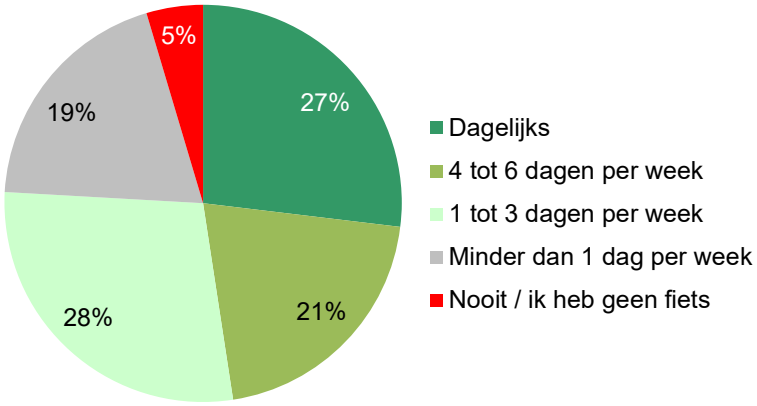


Parkeren fiets

5.1 Gebruik van de fiets

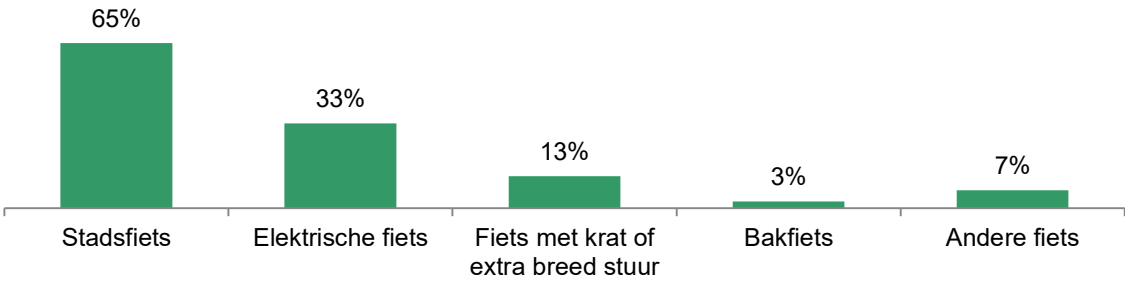
Veel Houtenaren maken zelf regelmatig gebruik van de fiets om ergens heen te gaan in Houten. Driekwart van hen verplaatst zich minimaal één keer per week met de fiets binnen Houten. Slechts een klein deel van de inwoners gebruikt de fiets niet binnen Houten of heeft geen fiets.

Hoe vaak maakt u zelf gebruik van de fiets om ergens heen te gaan in Houten? Basis = Iedereen (n = 1592)



Binnen Houten maken inwoners vooral gebruik van stadsfietsen. De helft van de fietsers (48%) gebruikt echter (ook wel eens) een andere fiets. Eén op de drie gebruikt een elektrische fiets binnen Houten en één op de acht een fiets met krat of extra breed stuur.

Welk soort fiets(en) gebruikt u binnen Houten?
Basis = Fietsbezitters (n = 1519)

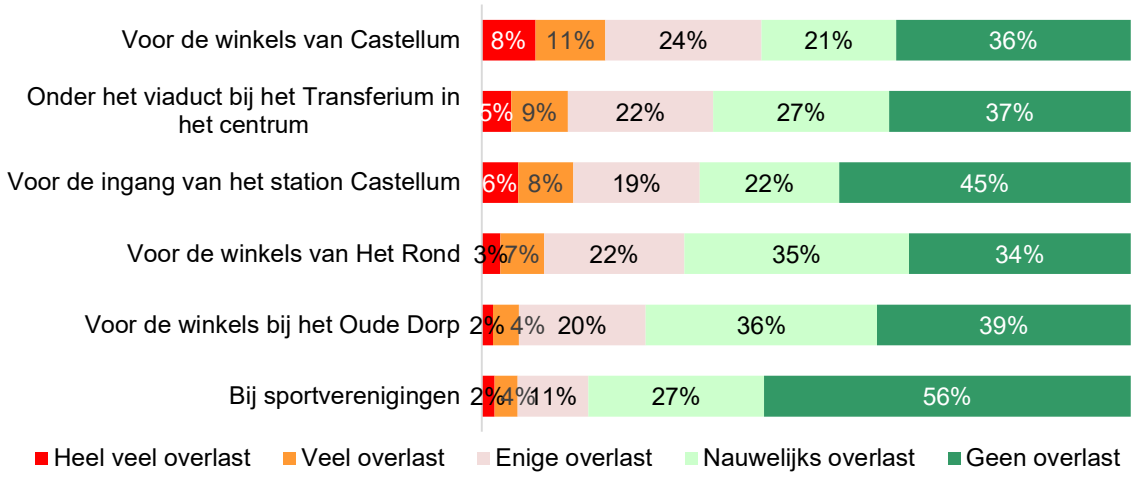


5.2 Overlast van geparkeerde fietsen

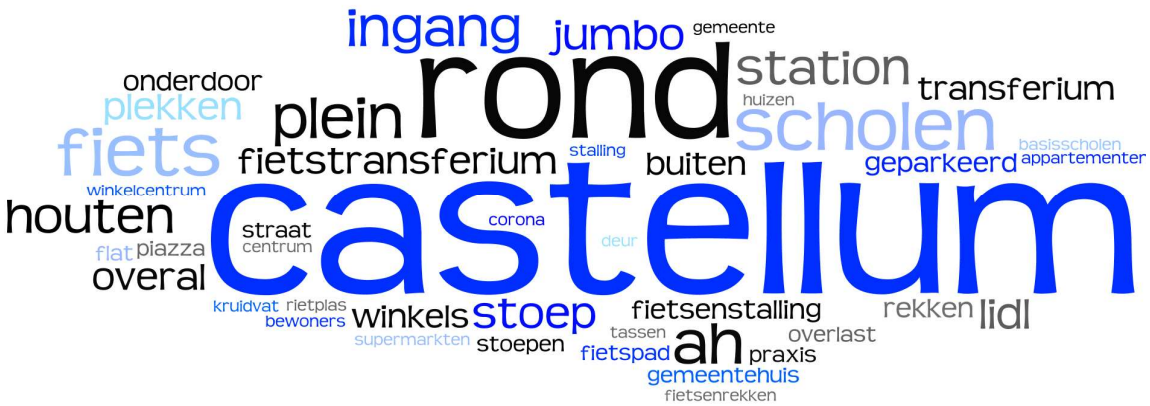
Het veelvuldige fietsgebruik binnen Houten leidt soms tot hinder. Twee derde (65%) van de inwoners ervaart wel eens overlast van geparkeerde fietsen op een aantal plekken die in het onderzoek zijn voorgelegd. Vooral in de omgeving van de winkels bij Houten Castellum ervaren veel inwoners overlast. Maar in de omgeving van de stations en bij de andere winkelcentra wordt ook wel overlast ervaren. De overlast bij sportverenigingen is relatief beperkt.

Overigens komen niet alle inwoners op alle voorgelegde locaties, waardoor zij daar dan ook geen overlast zullen ervaren. De mate waarin bezoekers van de locaties overlast ervaren door geparkeerde fietsen kan dus afwijken en ligt waarschijnlijk nog wat hoger.

In welke mate ervaart u overlast van geparkeerde fietsen op de volgende plekken? Basis = Iedereen (n = 1592)



Eén op de acht inwoners (13%) heeft daarnaast nog één of meer andere plekken genoemd waar zij wel eens overlast ervaren van geparkeerde fietsen. Ook nu worden weer veel locaties bij Castellum genoemd, vooral bij het station, het transferium en de winkels. Daarnaast zijn verschillende andere supermarkt- en winkellocaties genoemd, zoals AH, Lidl, Jumbo, Trekpleister en Praxis.



5.3 Parkeren van fietsen

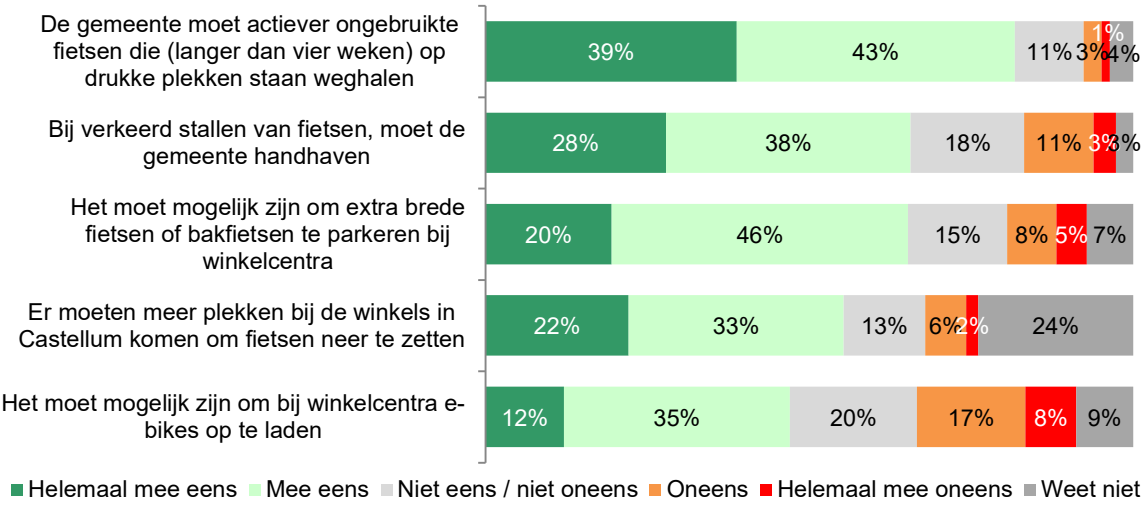
Twee derde van de inwoners ervaart wel eens overlast van geparkeerde fietsen. Een meerderheid van de Houtenaren vindt dat de gemeente actief moet optreden om deze overlast te beperken: vooral door ongebruikte fietsen actiever op te ruimen, maar ook door te handhaven bij verkeerd gestalde fietsen.

Twee derde van de inwoners vindt dat het mogelijk moet zijn om extra brede fietsen of bakfietsen te parkeren bij winkelcentra. Inwoners die zelf een brede fiets of een bakfiets hebben vinden dit logischerwijs nog belangrijker (84%), maar ook andere inwoners zijn het hier overwegend mee eens (63%).

De behoefte aan oplaadplekken bij winkelcentra is minder groot, al vindt nog steeds bijna de helft van de inwoners dat dit wel mogelijk moet zijn. Opvallend genoeg denken gebruikers van een elektrische fiets hier niet anders over dan degenen die niet elektrisch fietsen binnen Houten. Kennelijk heeft slechts een deel van de elektrische fietsers hier behoefte aan.

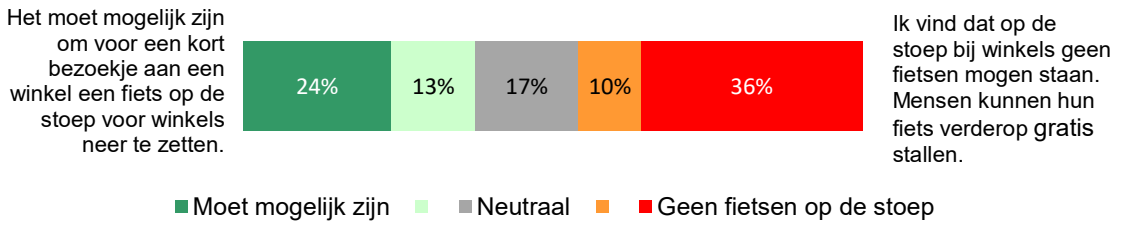
Een kwart van de ondervraagden heeft geen mening over uitbreiding van het aantal fietsplekken bij winkels in Castellum. Waarschijnlijk komen zij hier niet of niet vaak. Van degenen die hier wel een mening over hebben vindt drie kwart dat er meer plekken moeten komen om fietsen bij winkels neer te zetten.

In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over het parkeren van fietsen? Basis = Iedereen (n = 1592)



Inwoners verschillen van mening hoe makkelijk het voor fietsers moet zijn om voor de deur van winkels te parkeren. Ruim een derde (37%) vindt dat het mogelijk moet zijn om voor een kort bezoekje aan een winkel een fiets op de stoep voor de winkel neer te zetten. Bijna de helft van de inwoners (46%) meent echter dat fietsen daar niet horen, maar dat deze beter verderop (gratis) gestald kunnen worden.

Welk van deze uitspraken is het meest op u van toepassing?
Basis = Iedereen (n = 1592)



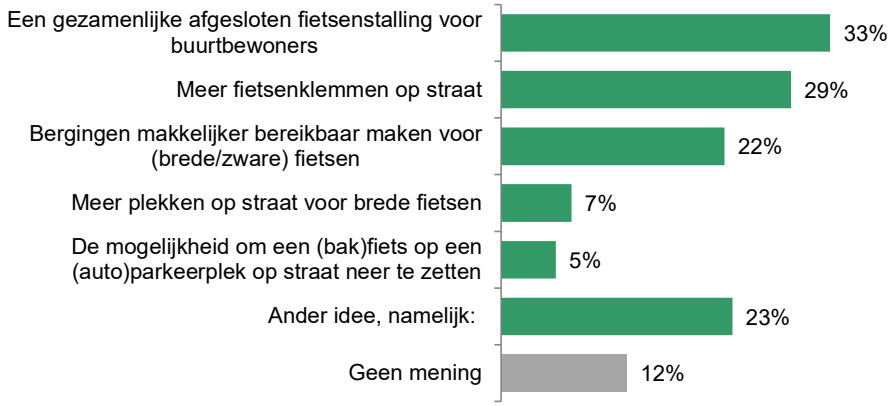
5.4 Fiets stallen bij de eigen woning

Vrijwel alle inwoners (97%) die de fiets gebruiken binnen de gemeente Houten kunnen deze makkelijk stallen bij de eigen woning.

Degenen die wel moeite hebben om de fiets te stallen zouden vooral geholpen zijn door een veilige plek om de fiets te stallen: een gezamenlijke afgesloten fietsenstalling of meer fietsenklemmen op straat zou het stallen voor hen makkelijker maken. Een kleiner deel van hen heeft moeite om hun zware of brede fiets in de berging te zetten en zou de bereikbaarheid hiervan willen verbeteren.

Enkele inwoners hebben nog andere suggesties genoemd om het stallen van de fiets bij de woning te verbeteren. Hier is onder andere meerdere keren verbreden van de stoep genoemd.

Hoe zou het stallen van fietsen bij uw woning verbeterd kunnen worden?
Basis = Moeilijk fiets parkeren bij eigen woning (n = 53)



Resultaten Overige opmerkingen

Aan het eind van het onderzoek hadden deelnemers de mogelijkheid om nog andere opmerkingen of suggesties te doen over parkeren van auto's of fietsen in Houten. De helft (46%) van de inwoners heeft hier nog een opmerking gemaakt.

De meeste opmerkingen sluiten aan bij de thema's die al eerder in het onderzoek ter sprake kwamen, zoals betaald parkeren, parkeerruimte bij nieuwe woningen, parkeerproblemen in woonwijken (vaak gerelateerd aan het niet gebruiken van eigen parkeergelegenheid), overlast door geparkeerde fietsen en wensen voor betere / meer fietsenstallingen.

Selectie spontane toelichtingen

- *Hoop dat er geen betaald parkeren komt. De charme van Houten gaat er een beetje af.*
- *Meer parkeerplekken realiseren is noodzakelijk*
- *Meer ruimte en plekken om te parkeren van de auto en van de fiets.*
- *Voor nieuwbouw: auto's laten parkeren onderin de gebouwen. En voldoende berekenen hoeveel plaatsen er nodig zijn!*
- *Eigenaren met een eigen oprit deze dwingen te gebruiken, zodat openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn.*
- *Als een ieder zich houdt aan de regels is er geen probleem, Zowel met het parkeren van de auto of fiets in de diverse winkelcentra in Houten. Handhaven is het devies.*

Verschillende inwoners gaven hier ook aan dat ze het zo prettig vinden om in Houten te wonen omdat het een groot dorp is en geen kleine stad, met een unieke infrastructuur, die mensen stimuleert om de fiets te nemen. Zij hopen dat dit in de toekomst zo blijft. Hoewel ze fietsgebruik toejuichen, is een auto daarnaast voor velen onmisbaar. Zij vinden het daarom van belang dat er voldoende parkeergelegenheid blijft, ook voor nieuwe inwoners.

Selectie spontane toelichtingen

- *In Houten is nu een prima balans tussen autogebruik en fietsgebruik. Hou dat zo en ga vooral geen problemen creëren die er nu niet zijn*
- *De infrastructuur in Houten is uniek en erg goed. Mensen maken daardoor zelf vaak al de goede keuze voor vervoer (fiets). Indien nieuw of extra gebouwd gaat worden op of bij centrumlocaties, zal het systeem niet goed meer werken. Dus bij de nieuwbouw dient daarin te worden voorzien.*
- *Minder dan 1 parkeerplaats per huishouden/woning bij nieuwe bewoners het Rond/de Molen lijkt mij niet realistisch. Mensen houden vaak toch minstens 1 auto en gaan niet zomaar over op deelauto's of alleen OV*
- *Houten is een groot dorp en moet geen kleine stad worden!*
- *Laten we Houten vooral als fietsstad bekend laten blijven.*

Resultaten Verschillen tussen doelgroepen

In dit hoofdstuk kijken we naar relatieve verschillen tussen groepen. We zien nergens dat de meningen tussen groepen geheel tegenovergesteld zijn, maar wel verschillen de ervaringen of de voorkeuren op meerdere punten. De belangrijkste verschillen vatten we hier onder samen per groep.

7.1 Verschillen tussen wijken

Buitengebied
Inwoners van het buitengebied hebben vaker twee of meer auto's binnen het huishouden. Zij hebben weinig problemen om deze dicht bij de eigen woning te parkeren, vaak kan dit op eigen terrein. Bij invoering van betaald parkeren zouden vooral deze inwoners minder vaak met de auto naar het centrum gaan. Zij hebben nu relatief vaak een elektrische fiets en zouden deze nog vaker gebruiken in plaats van de auto als ze deze onderweg kunnen opladen. Zij vinden dan ook vaker dat het mogelijk moet zijn om bij winkelcentra e-bikes op te laden. Zij kiezen nu echter minder vaak voor de fiets of OV omdat de auto voor hen makkelijker is / zij hier afhankelijk van zijn. Zij ervaren wat vaker dan gemiddeld overlast van geparkeerde fietsen bij sportverenigingen.

Noord-Oost
Inwoners van Noord-Oost hebben gemiddeld minder auto's binnen het huishouden en maken nu al vaker dan gemiddeld zo veel mogelijk gebruik van de fiets en OV. Zij wonen ook het dichtst bij het station en centrum voorzieningen. Zij hebben minder vaak de mogelijkheid om op eigen terrein te parkeren en maken wat minder vaak gebruik van deze mogelijkheid als die er wel is. Zij zien stimuleren of verplichten van parkeren op eigen terrein minder vaak als oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken, maar zijn iets vaker voorstander van invoeren van parkeervergunning. Zij vinden vaker dan andere inwoners dat betaald parkeren het best ingevoerd kan worden vóór de komst van nieuwe bewoners. Zij hebben zelf minder vaak dan gemiddeld plannen voor een elektrische auto, maar zijn wel relatief positief over extra laadplekken voor elektrische auto's in plaats van gewone parkeerplaatsen.

Noord-West
Inwoners van Noord-West hebben gemiddeld wat minder auto's binnen het huishouden. Zij kunnen deze redelijk goed dicht bij de eigen woning parkeren. Zij gebruiken nu al vaker dan gemiddeld zo veel mogelijk de fiets en OV en zien meer gebruik van fiets en OV relatief vaak als oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken. Zij vinden vaker dat het mogelijk moet zijn om extra brede fietsen of bakfietsen te parkeren bij winkelcentra. Zij zijn de grootste tegenstander van extra parkeerplekken op de plaats van groen.

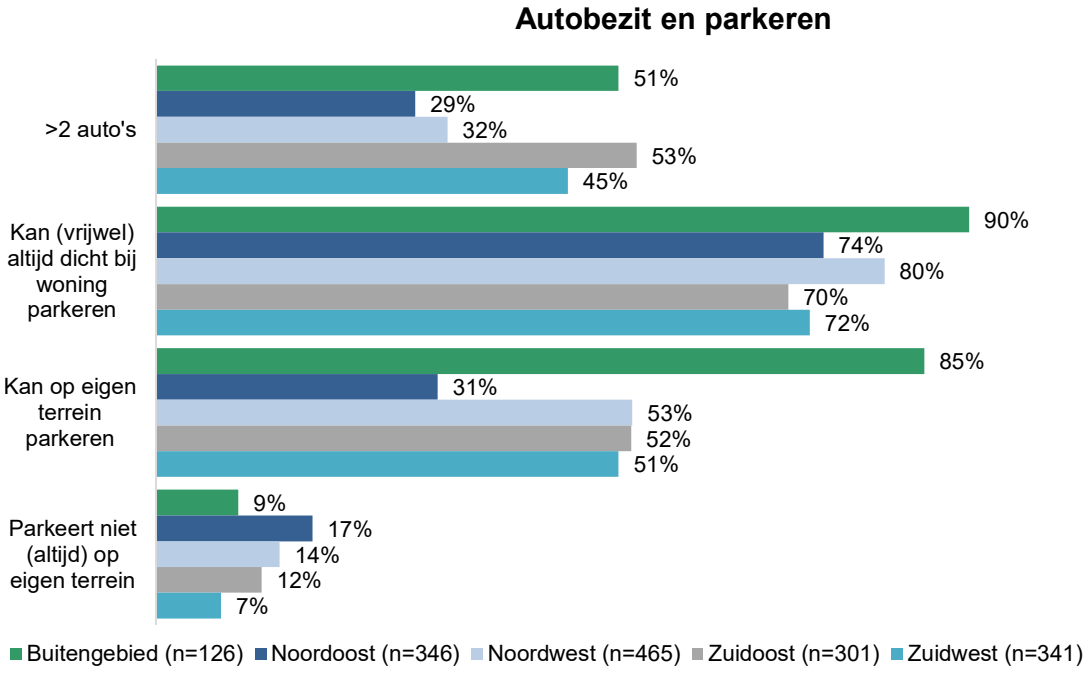
Zuid-Oost
Inwoners van Zuid-Oost hebben vaker dan gemiddeld 2 of meer auto's in het huishouden. Zij hebben de meeste moeite deze dicht bij de eigen woning te parkeren en zijn relatief vaak voorstander van stimuleren van parkeren van auto's op eigen terrein. Zij vinden wat vaker dan andere inwoners dat er te veel groen in de wijk is in verhouding tot het aantal parkeerplekken. Zij hebben vaker dan gemiddeld (plannen voor) een elektrische auto. Zij zijn lastiger over te halen meer gebruik te maken van fiets of OV, omdat zij liever de auto gebruiken of hier afhankelijk van zijn. Hierbij speelt waarschijnlijk mee dat zij vaker werkzaam zijn (buiten Houten) en/of (jonge) kinderen hebben.

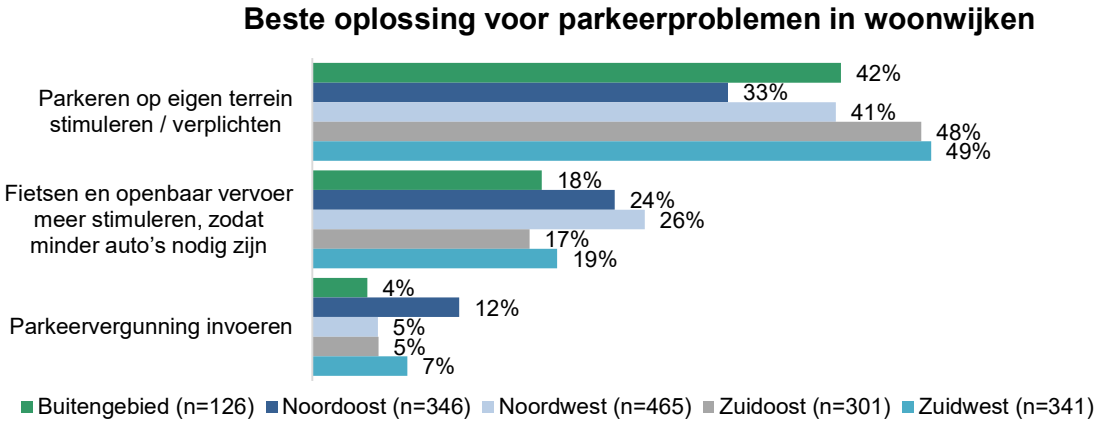
Als zij fietsen gebruiken zij vaker dan gemiddeld een fiets met een krat of een extra breed stuur. Zij ervaren (logischerwijs) relatief vaak overlast van geparkeerde fietsen bij winkels in Castellum en het station Castellum. Zij vinden dan ook vaak dat er meer plekken bij winkels in Castellum moeten komen om fietsen te parkeren.

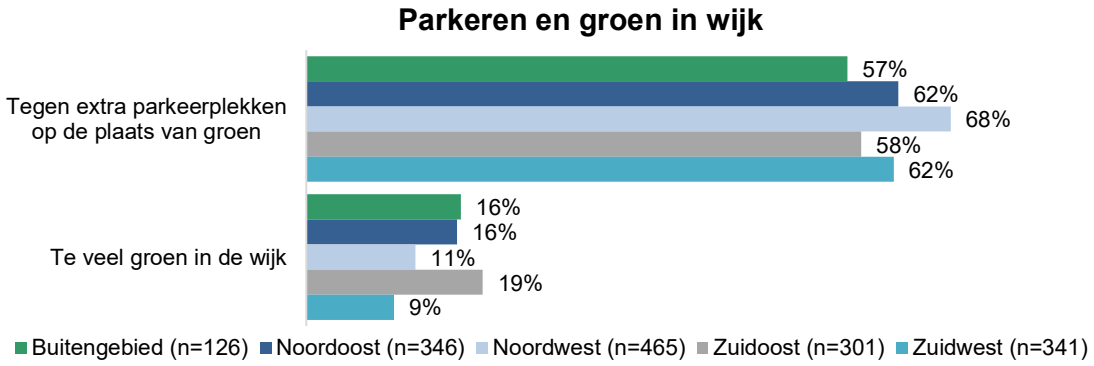
Zuid-West
Het autobezit in Zuid-West is vrij gemiddeld. Wel hebben inwoners vaker dan gemiddeld (plannen voor) een elektrische auto. Zij kunnen relatief vaak niet dicht bij de eigen woning parkeren. Zij zien stimuleren van parkeren op eigen terrein vaker als een goede oplossing voor de parkeerproblemen. Zij zijn redelijk

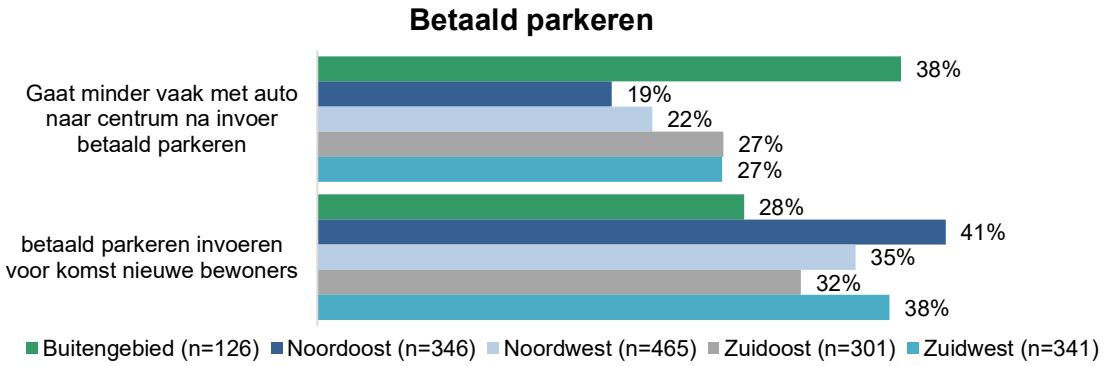
gebonden aan de auto en daardoor lastiger over te halen om de fiets of OV vaker te gebruiken. Ook hier speelt waarschijnlijk mee dat zij vaker werkzaam zijn (buiten Houten) en/of (jonge) kinderen hebben.

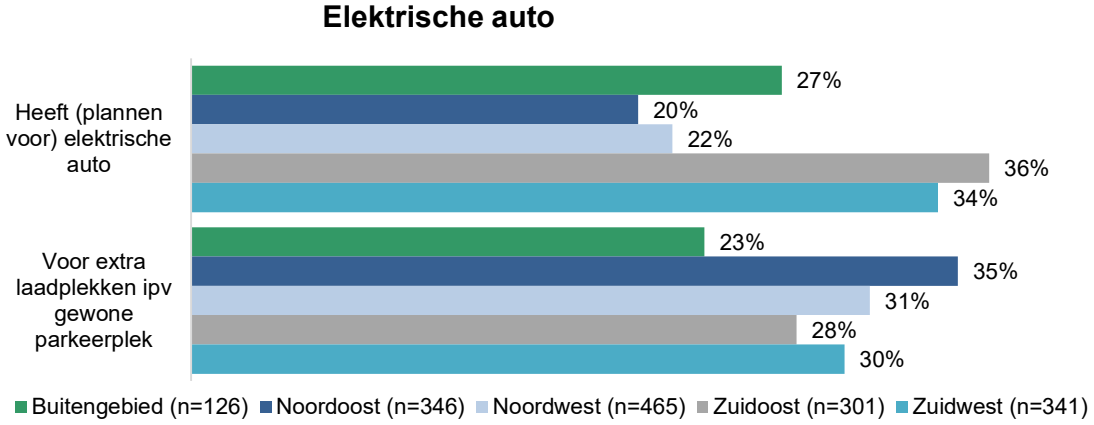
Het lenen van kinderwagens bij fietsenstallingen zou hen wel vaker dan gemiddeld stimuleren om de fiets te nemen. Zij gebruiken nu binnen Houten wat vaker dan gemiddeld een fiets met een krat of extra breed stuur. Zij ervaren (logischerwijs) relatief vaak overlast van geparkeerde fietsen bij de winkels van Castellum en het station Castellum. Zij vinden dan ook vaak dat er meer plekken bij winkels in Castellum moeten komen om fietsen te parkeren.

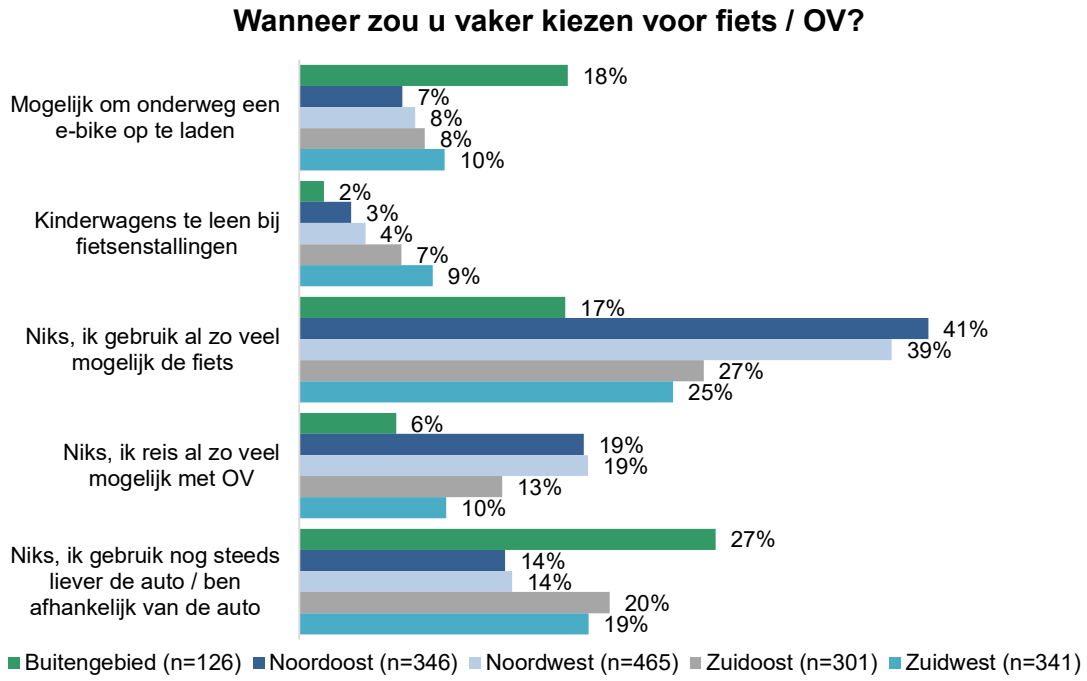


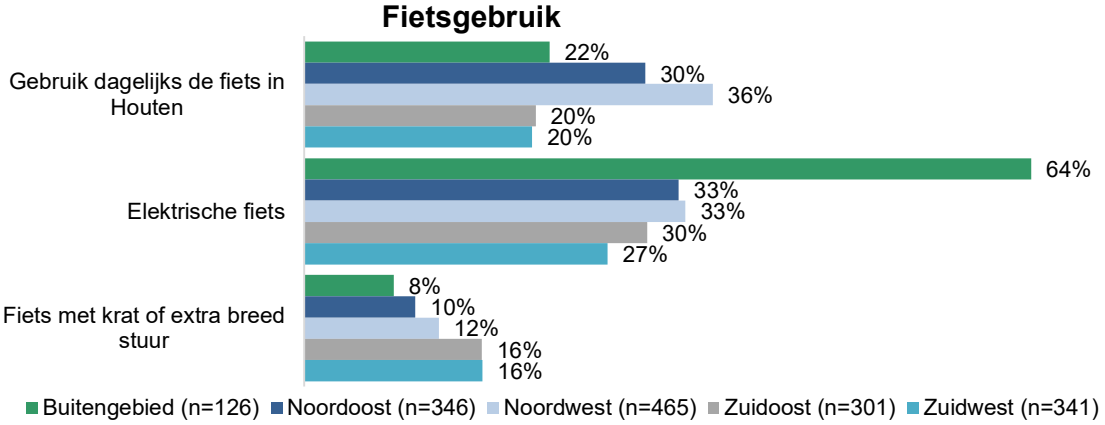


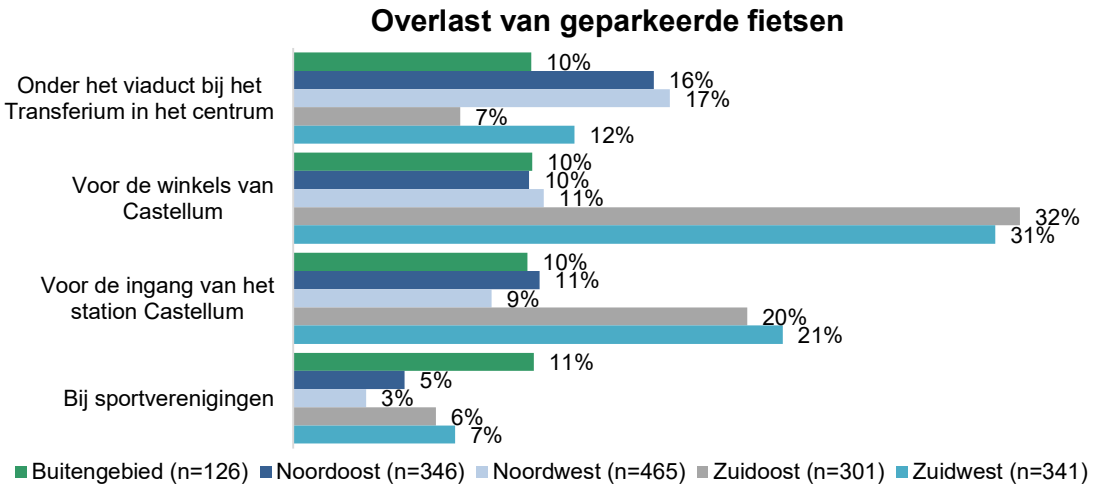

Parkeren en groen in wijk
Tegen extra parkeerplekken op de plaats van groen
57%
62%
68%
58%
62%
Te veel groen in de wijk
16%
16%
11%
19%
9%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)

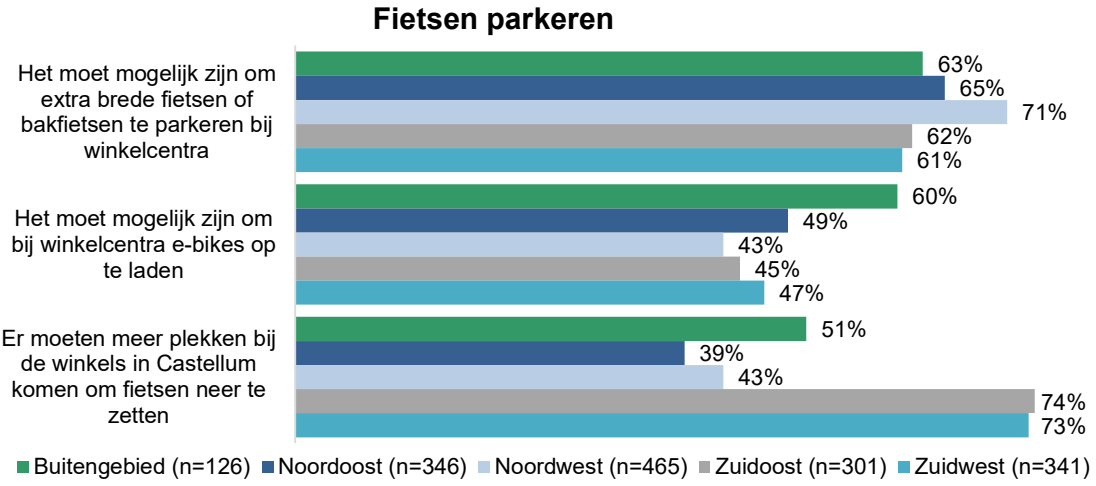

Betaald parkeren
Gaat minder vaak met auto naar centrum na invoer betaald parkeren
38%
19%
22%
27%
27%
betaald parkeren invoeren voor komst nieuwe bewoners
28%
41%
35%
32%
38%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)


Elektrische auto
Heeft (plannen voor) elektrische auto
27%
20%
22%
36%
34%
Voor extra laadplekken ipv gewone parkeerplek
23%
35%
31%
28%
30%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)


Wanneer zou u vaker kiezen voor fiets / OV?
Mogelijk om onderweg een e-bike op te laden
18%
7%
8%
8%
10%
Kinderwagens te leen bij fietsenstallingen
2%
3%
4%
7%
9%
Niks, ik gebruik al zo veel mogelijk de fiets
17%
41%
39%
27%
25%
Niks, ik reis al zo veel mogelijk met OV
6%
19%
19%
13%
10%
Niks, ik gebruik nog steeds liever de auto / ben afhankelijk van de auto
27%
14%
14%
20%
19%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)


Fietsgebruik
Gebruik dagelijks de fiets in Houten
22%
30%
36%
20%
20%
Elektrische fiets
64%
33%
33%
30%
27%
Fiets met krat of extra breed stuur
8%
10%
12%
16%
16%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)

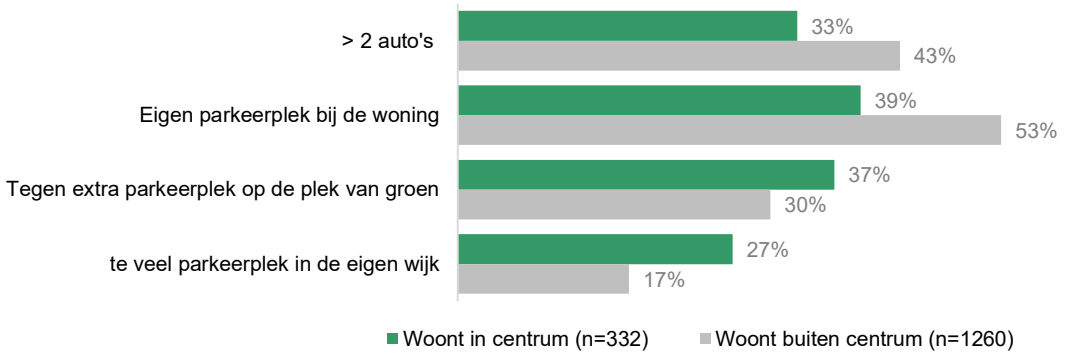

Overlast van geparkeerde fietsen
Onder het viaduct bij het Transferium in het centrum
10%
16%
17%
7%
12%
Voor de winkels van Castellum
10%
10%
11%
32%
31%
Voor de ingang van het station Castellum
10%
11%
9%
20%
21%
Bij sportverenigingen
11%
5%
3%
6%
7%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)


Fietsen parkeren
Het moet mogelijk zijn om extra brede fietsen of bakfietsen te parkeren bij winkelcentra
63%
65%
71%
62%
61%
Het moet mogelijk zijn om bij winkelcentra e-bikes op te laden
60%
49%
43%
45%
47%
Er moeten meer plekken bij de winkels in Castellum komen om fietsen neer te zetten
51%
39%
43%
74%
73%
Buitengebied (n=126)
Noordoost (n=346)
Noordwest (n=465)
Zuidoost (n=301)
Zuidwest (n=341)

7.2 Verschillen tussen centrum en overige wijken

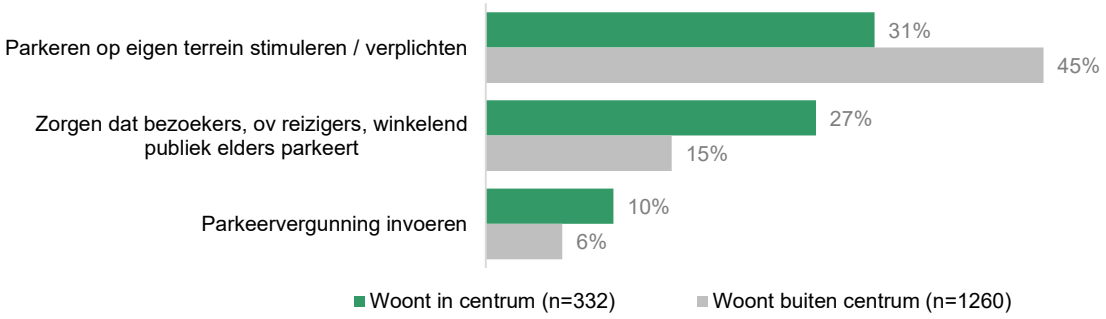
Eén op de vijf deelnemers aan het onderzoek woont in de omgeving (op maximaal 5 minuten lopen) van het centrum bij Het Rond en de Molenzoom. Het autobezit is lager dan gemiddeld onder centrumbewoners en zij hebben minder vaak een eigen parkeerplek bij de woning. Zij vinden vaker dat er al te veel parkeerplaatsen zijn in hun eigen wijk en zijn dan ook vaker tegen extra parkeerplek op de plaats van groen.

Autobezit en parkeergelegenheid



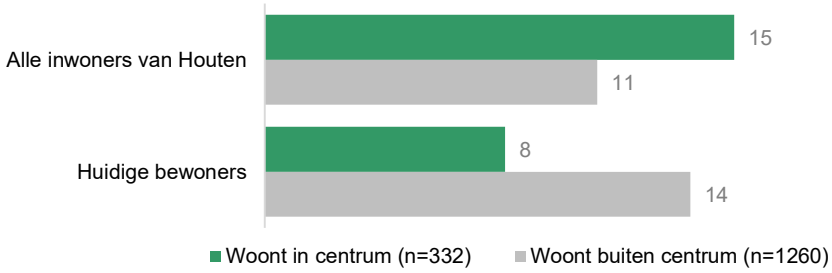
Centrumbewoners denken minder vaak dat de parkeerproblemen in woonwijken opgelost kunnen worden door parkeren op eigen terrein te stimuleren of verplichten. Zij zien vaker parkeervergunningen of parkeerplekken elders voor bezoekers als oplossing.

Beste oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken



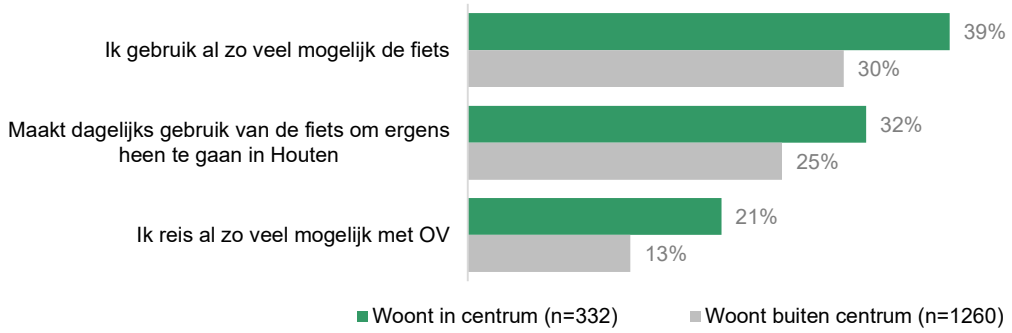
Wanneer betaald parkeren ingevoerd zou worden in het centrum vinden zij in vergelijking met andere inwoners dat de kosten hiervoor meer gedragen moeten worden door alle inwoners van Houten en ze zien een lagere bijdrage voor de huidige bewoners.

Moet meebetalen aan invoer betaald parkeren



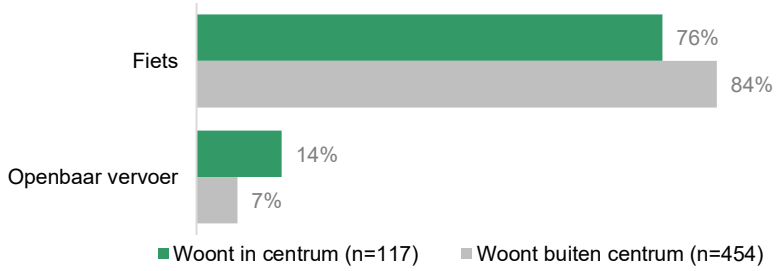
Centrumbewoners maken nu al vaker zo veel mogelijk gebruik van OV en de fiets. Zij gebruiken vaker dan andere Houtenaren dagelijks de fiets om ergens heen te gaan in Houten.

Gebruik fiets en OV



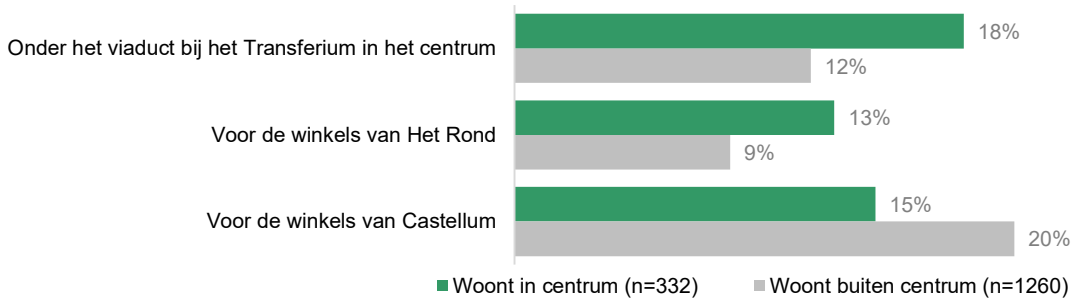
Als autogebruik nog verder wordt teruggebracht door extra maatregelen zouden zij relatief wat vaker van OV gebruik maken.

Welk vervoermiddel zou u het meest gebruiken ipv de auto?



Inwoners van het centrum hebben (logischerwijs) relatief vaak last van geparkeerde fietsen bij het transferium in het centrum en voor de winkels in Het Rond.

(heel) veel overlast van geparkeerde fietsen



7.3 Verschillen op basis van leeftijd

Op basis van leeftijd zijn een aantal verschillen te zien, waarbij houding of gedrag toe- of afneemt in samenhang met de leeftijd. De meest duidelijke verschillen zijn dan ook zichtbaar tussen de jongste inwoners (18-44 jaar) en oudste inwoners (65+).

18-44 jaar

18-44 jarigen kunnen relatief vaak niet parkeren bij de eigen woning en hebben dan ook de minste weerstand tegen extra parkeerplekken op de plaats van groen. Zij zien extra parkeerplekken dicht bij de woningen het vaakst als oplossing voor parkeerproblemen in de wijk.

Zij komen relatief vaak met de auto in het centrum. In vergelijking met andere leeftijdsgroepen zouden zij na de invoering van betaald parkeren in het centrum hun auto wat vaker in een parkeergarage zetten, waar ze nu wat vaker op straat lijken te parkeren.

Zij zijn relatief sterk afhankelijk van / hebben voorkeur voor de auto en zullen daarom minder snel meer gebruik maken van de fiets of OV. Een maatregel die hen wel meer dan gemiddeld aanspreekt is kinderwagens te leen bij winkelcentra. Zij maken minder frequent gebruik van de fiets binnen Houten. Als ze fietsen is dat relatief vaak op een stadsfiets, maar ook op een fiets met extra breed stuur of een krat.

45-54 jaar

45-54 jarigen hebben vaak 2 of meer auto's binnen het huishouden. Zij hebben of overwegen ook vaker dan gemiddeld een elektrische auto.

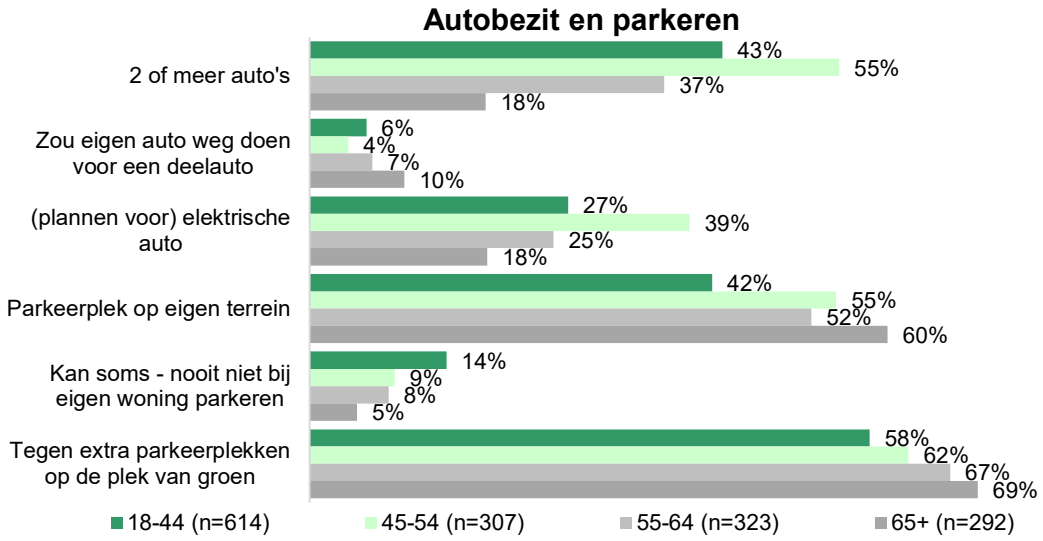
55-64 jarigen

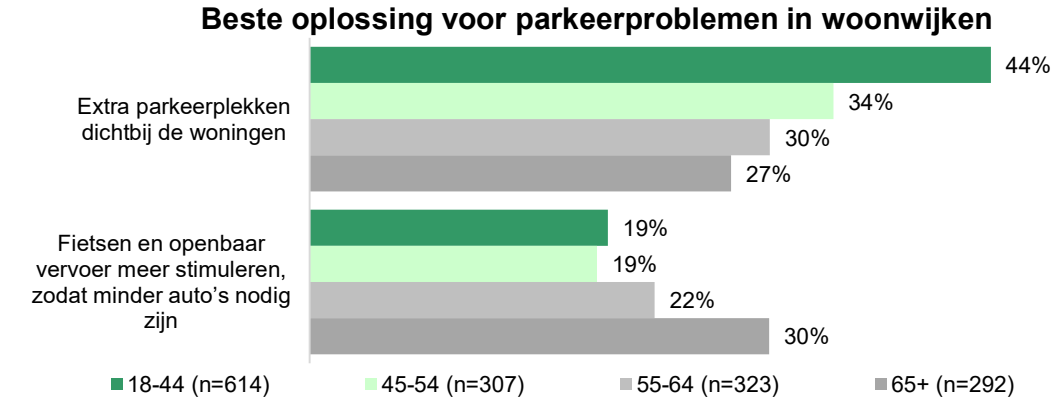
Deze groep is op geen enkel punt echt onderscheidend, maar lijkt nog het meest op de groep van 65 jaar of ouder.

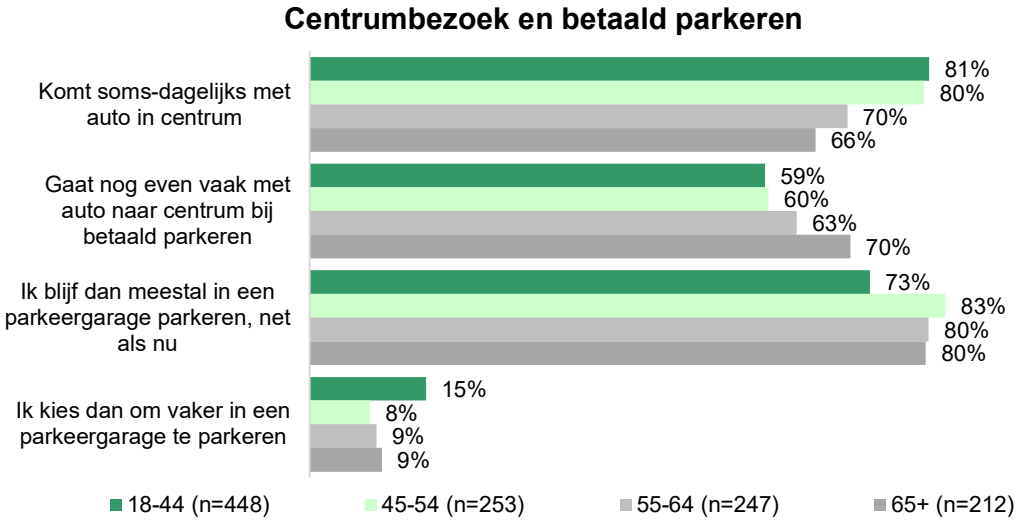
65 jaar of ouder

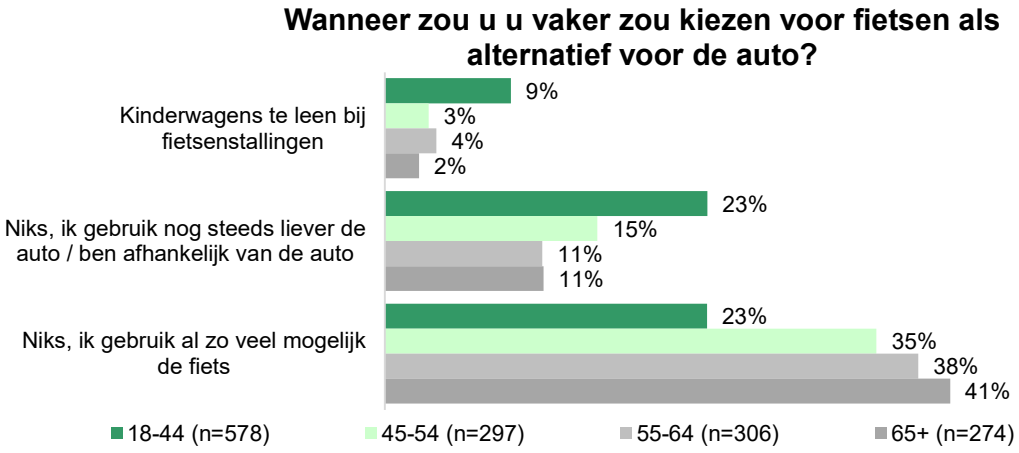
Oudere inwoners hebben minder auto's binnen het huishouden. Zij hebben het minst vaak (plannen voor) een elektrische auto, maar staan iets meer dan gemiddeld open voor een deelauto. Zij hebben wat vaker dan gemiddeld een eigen parkeerplek bij de woning en hebben weinig problemen om bij de eigen woning te parkeren. Zij zijn het meest tegen extra parkeerplekken op de plaats van groen. Zij zijn relatief vaak voorstander van het stimuleren van fietsen en OV om parkeerproblemen in wijken aan te pakken en zien minder in extra parkeerplekken bij de woningen. Zij komen nu het minst vaak in het centrum met de auto en zullen hun bezoekfrequentie het minst aanpassen als betaald parkeren wordt ingevoerd.

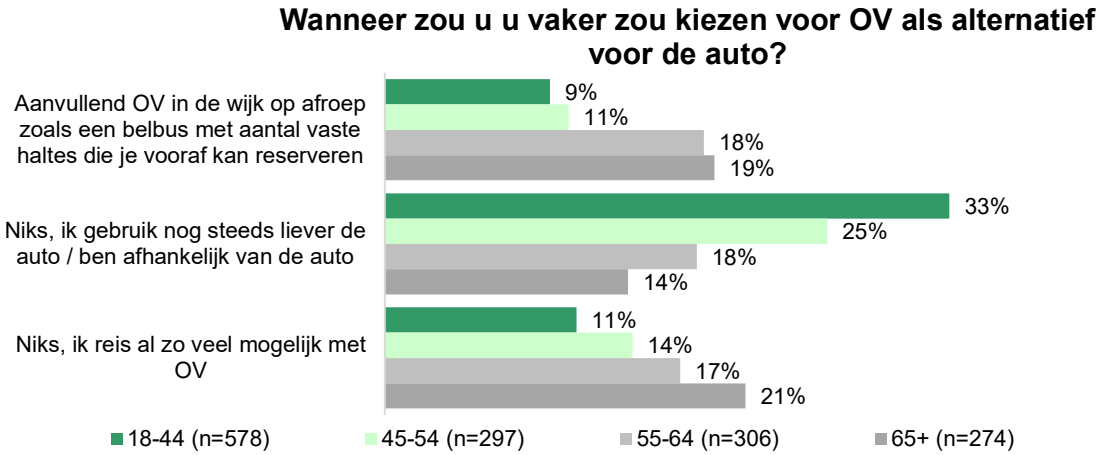
Zij gebruiken nu zelf al vaker dan andere inwoners zo veel mogelijk de fiets en het OV binnen Houten. Zij zouden het OV nog vaker gebruiken bij aanvullend OV in de wijk, zoals een belbus. Zij verplaatsen zich relatief vaak met de fiets binnen Houten en gebruiken hiervoor vaak een elektrische fiets. Zij vinden het vaakst dat de gemeente actief ongebruikte fietsen moet weghalen en moet handhaven bij verkeerd stallen van fietsen. Zij hebben de minste behoefte aan meer stallingsplekken voor fietsen bij de winkels in Castellum en aan mogelijkheden om e-bikes op te laden. Over het algemeen wonen de meeste ouderen in het noorden van Houten en zullen zij minder vaak de winkels bij Castellum bezoeken.

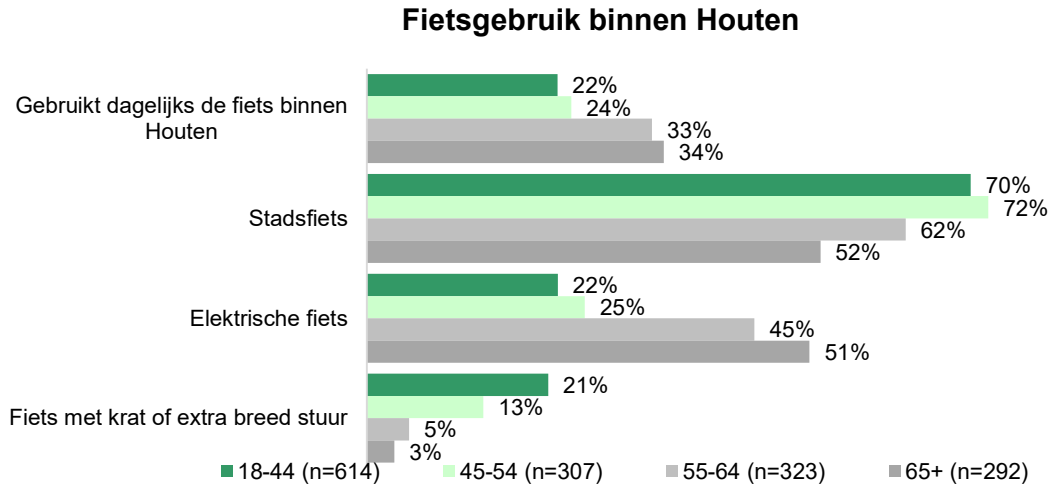

Autobezit en parkeren
2 of meer auto's
43%
55%
37%
18%
Zou eigen auto weg doen voor een deelauto
6%
4%
7%
10%
(plannen voor) elektrische auto
27%
39%
25%
18%
Parkeerplek op eigen terrein
42%
55%
52%
60%
Kan soms - nooit niet bij eigen woning parkeren
14%
9%
8%
5%
Tegen extra parkeerplekken op de plek van groen
58%
62%
67%
69%
18-44 (n=614)
45-54 (n=307)
55-64 (n=323)
65+ (n=292)

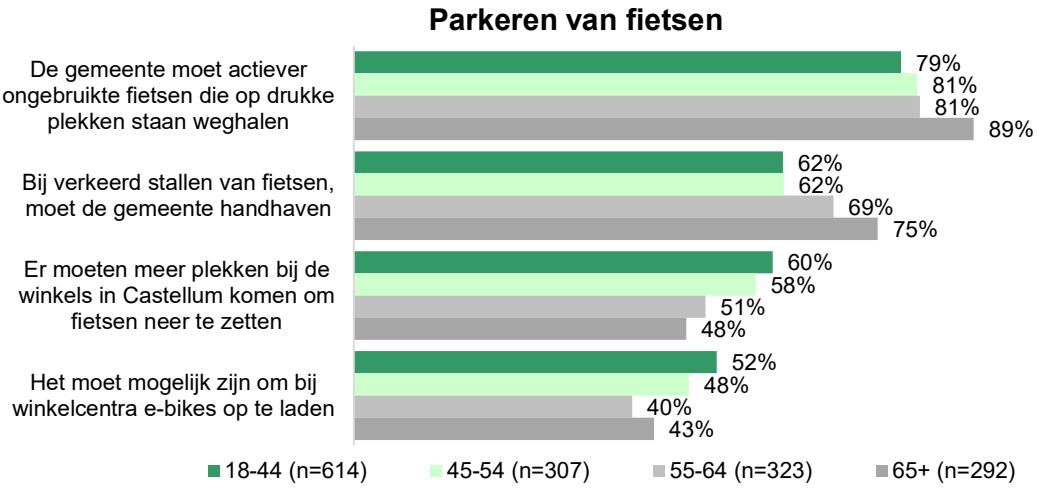

Beste oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken
Extra parkeerplekken dichtbij de woningen
44%
34%
30%
27%
Fietsen en openbaar vervoer meer stimuleren, zodat minder auto's nodig zijn
19%
19%
22%
30%
18-44 (n=614)
45-54 (n=307)
55-64 (n=323)
65+ (n=292)


Centrumbezoek en betaald parkeren
Komt soms-dagelijks met auto in centrum
81%
80%
70%
66%
Gaat nog even vaak met auto naar centrum bij betaald parkeren
59%
60%
63%
70%
Ik blijf dan meestal in een parkeergarage parkeren, net als nu
73%
83%
80%
80%
Ik kies dan om vaker in een parkeergarage te parkeren
15%
8%
9%
9%
18-44 (n=448)
45-54 (n=253)
55-64 (n=247)
65+ (n=212)


Wanneer zou u u vaker zou kiezen voor fietsen als alternatief voor de auto?
Kinderwagens te leen bij fietsenstallingen
9%
3%
4%
2%
Niks, ik gebruik nog steeds liever de auto / ben afhankelijk van de auto
23%
15%
11%
11%
Niks, ik gebruik al zo veel mogelijk de fiets
23%
35%
38%
41%
18-44 (n=578)
45-54 (n=297)
55-64 (n=306)
65+ (n=274)


Wanneer zou u u vaker zou kiezen voor OV als alternatief voor de auto?
Aanvullend OV in de wijk op afroep zoals een belbus met aantal vaste haltes die je vooraf kan reserveren
9%
11%
18%
19%
Niks, ik gebruik nog steeds liever de auto / ben afhankelijk van de auto
33%
25%
18%
14%
Niks, ik reis al zo veel mogelijk met OV
11%
14%
17%
21%
18-44 (n=578)
45-54 (n=297)
55-64 (n=306)
65+ (n=274)


Fietsgebruik binnen Houten
Gebruikt dagelijks de fiets binnen Houten
22%
24%
33%
34%
Stadsfiets
70%
72%
62%
52%
Elektrische fiets
22%
25%
45%
51%
Fiets met krat of extra breed stuur
21%
13%
5%
3%
18-44 (n=614)
45-54 (n=307)
55-64 (n=323)
65+ (n=292)


Parkeren van fietsen
De gemeente moet actiever ongebruikte fietsen die op drukke plekken staan weghalen
79%
81%
81%
89%
Bij verkeerd stallen van fietsen, moet de gemeente handhaven
62%
62%
69%
75%
Er moeten meer plekken bij de winkels in Castellum komen om fietsen neer te zetten
60%
58%
51%
48%
Het moet mogelijk zijn om bij winkelcentra e-bikes op te laden
52%
48%
40%
43%
18-44 (n=614)
45-54 (n=307)
55-64 (n=323)
65+ (n=292)

Bijlage 1 – Processtatistieken

Voor het onderzoek zijn alle 1.452 leden van het Burgerpanel uitgenodigd om deel te nemen aan een online enquête. In de periode van 7 tot en met 25 januari 2021 hebben in totaal 854 panelleden deelgenomen aan het onderzoek. Dit betekent een respons van 59%.

Daarnaast zijn inwoners van Houten via berichten op sociale media en in 't Groentje opgeroepen om aan het onderzoek mee te werken. Via deze weg hebben nog eens 738 personen aan het onderzoek deelgenomen.

De resultaten voor deze twee groepen zijn samengenomen en vervolgens gewogen naar leeftijd, wijk en geslacht, zodat deze representatief zijn voor de gehele Houtense bevolking.

De rapportage is op totaalniveau. Daarnaast is gekeken naar verschillen tussen groepen bewoners op basis van leeftijd, wijk en centrum versus overige wijken.

	Burgerpanel	**Open link**
Uitnodigingen verstuurd	1.452	n.v.t.
Enquêtes voltooid	854 (59%)	738
Gemiddelde invultijd	18 min.	
Betrouwbaarheidsinterval	95%	
Maximale foutmarge	3,2%	

Tijdens de analyse fase is ook gekeken naar verschillen tussen deelnemers aan het onderzoek via het burgerpanel en via de andere kanalen. Qua profiel hebben via de andere kanalen meer jongere inwoners meegewerkt (18-44 jaar) en minder 65-plussers. Dat zal samenhangen met de communicatie via social media. Zij hebben vaker 2 of meer auto's. Op andere socio-demografische kenmerken zijn er geen grote verschillen.

De antwoorden in het onderzoek zijn voor de meeste vragen grotendeels in lijn, de conclusies zijn niet echt anders voor beide groepen. De meningen zijn nergens echt tegengesteld. Aangezien deze verschillen beperkt zijn, zijn de resultaten van beide groepen samengenomen en is binnen de rapportage geen verder onderscheid gemaakt naar deze groepen.

Bijlage 2 – Respondentenprofiel

De resultaten voor het burgerpanel zijn samengenomen met de overige inwoners die hebben gereageerd op de oproep in (sociale) media. Vervolgens zijn de resultaten 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=1.592, panelleden + overige inwoners)		**Ongewogen percentage**	**Gewogen percentage**
Geslacht	Man	46%	47%
	Vrouw	52%	51%
	Anders / wil niet zeggen	3%	3%
	Totaal	100%	100%
Leeftijd	18 t/m 44 jaar	27%	39%
	45 t/m 54 jaar	25%	19%
	55 t/m 64 jaar	26%	20%
	65 jaar en ouder	19%	18%
	Onbekend / wil niet zeggen	3%	3%
	Totaal	100%	100%
Wijk	Buitengebied	4%	8%
	Noord-Oost	23%	22%
	Noord-West	33%	29%
	Zuid-Oost	18%	19%
	Zuid-West	20%	21%
	Totaal	100%	100%

Bijlage 3 – Vragenlijst

A. Parkeren auto

In deze vragenlijst willen we uw mening horen over diverse parkeersituaties voor zowel de auto als de fiets. Nu in coronatijd is de situatie op straat natuurlijk anders dan voor de coronatijd. We vragen u om bij de volgende vragen zoveel mogelijk uit te gaan van de 'normale' situatie zoals deze was vorig jaar om deze tijd. Het invullen van de lijst kost ongeveer 15 minuten

1. **Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig (dit is inclusief eventuele leaseauto/bedrijfsbus)?**
   - 1 auto
   - 2 auto's
   - Meer dan 2 auto's
   - Geen

   ALS heeft een auto
2. **Kunt u altijd uw auto dichtbij uw woning parkeren?**
   - (Vrijwel) altijd
   - Vaak
   - Soms
   - Meestal niet
   - (Vrijwel) nooit

   In sommige wijken ervaren bewoners en bezoekers parkeerproblemen.
3. **Wat vindt u in het algemeen de beste oplossing voor parkeerproblemen in woonwijken?**
   Kies maximaal 2 antwoorden Random volgorde

   ○ Extra parkeerplekken dichtbij de woningen
   ○ Extra parkeerplaatsen iets verder weg, zodat de omgeving bij de woning groen kan blijven maar mensen wel iets verder moeten lopen
   ○ Parkeren op eigen terrein stimuleren / verplichten
   ○ Gebruik van deelauto's stimuleren, zodat minder auto's nodig zijn
   ~~○~~ Zorgen dat bezoekers, ov reizigers, winkelend publiek elders parkeert
   ~~○~~ Parkeervergunning invoeren
   ○ Fietsen en openbaar vervoer meer stimuleren, zodat minder auto's nodig zijn
   ○ Anders namelijk [open]
   - Ik zie geen oplossing

   ALS voor iedereen
4. **Wat vindt u ervan als er in uw woonwijk extra parkeerplekken komen op de plek van groen (parkje, grasveld, berm)?**
   - Ben ik absoluut op tegen
   - Ben ik op tegen
   - Maakt mij niet uit
   - Zou goed zijn
   - Zou heel goed zijn

5. **Wat vindt u van de verhouding groen en parkeerplekken in uw eigen wijk?**
   Kies het vakje dat het best bij u past. Hoe dichter het vakje bij één van de uitspraken staat, hoe meer u het met deze uitspraak eens bent. Het middelste vakje is neutraal.
   - 7 puntsschaal van;
   - 1 = Veel te veel groen
   - 4 = goede verhouding
   - 7 = Veel te veel parkeerplekken

   Bij de bouw van de wijken in Houten was ons uitgangspunt dat dat een deel van de inwoners op eigen terrein parkeert. Niet iedereen doet dat, waardoor het in sommige straten drukker wordt. De gemeente kan niet controleren of mensen op eigen terrein parkeren.

6. **Kunt u op eigen terrein of garage/oprit parkeren of op een eigen (persoonlijke) parkeerplek bij uw woning?**
   - Ja, 1 auto
   - Ja, 2 auto's
   - Ja, meer dan 2 auto's
   - Nee

   Indien ja EN heeft auto

7. **U kunt op eigen terrein parkeren. Doet u dit ook?**
   - **a.** Ja, (vrijwel) altijd
   - **b.** Ja, maar niet altijd, want ….
   - **c.** Nee, (meestal) niet, want…

8. **Heeft u een suggestie hoe de gemeente ervoor kan zorgen dat bewoners de auto op eigen terrein zetten?**
   Open vraag + optie weet ik niet / geen idee

Elektrische laadpalen

9. **Heeft u binnen uw huishouden een elektrische auto of bent u van plan deze binnen 2 jaar aan te schaffen?**
   - Ja, er is nu een elektrische auto alleen tonen als heeft minstens één auto
   - Ja, er zijn plannen om deze aan te schaffen
   - Nee

   Als nu elektrische auto

10. **Hoeveel moeite moet u doen om een laadplek te vinden in de buurt van uw woning?**
    - Heel veel moeite
    - Veel moeite
    - Enige moeite
    - Weinig moeite
    - Geen moeite

11. **In de toekomst komen er meer parkeerplekken met een laadpaal, die alleen gebruikt mogen worden door elektrische auto's. Deze laadplekken komen vaak op de plaats waar nu een "gewone" parkeerplek is. Er zijn dan dus minder "gewone" parkeerplekken.**

    Hoe staat u hier tegenover?
    - Zeer negatief
    - Negatief
    - Neutraal
    - Positief
    - Zeer positief

12. **Kunt u uw antwoord toelichten?**
    Open vraag + optie "weet ik niet"

Centrumvragen

De gemeente Houten gaat in de nabije toekomst meer woningen in het centrum bij Het Rond en bij De Molen bouwen. Hoeveel en waar precies is nog niet bekend. Wel willen we voldoende ruimte houden voor groen en een prettige leefomgeving. Daarom is er bij nieuwbouw minder ruimte voor parkeren op straat. Nieuwe bewoners worden gestimuleerd om OV en fiets te gebruiken. Om te voorkomen dat zij in de omgeving gaan parkeren, kunnen we er voor kiezen om betaald parkeren voor bezoekers en vergunningparkeren voor bewoners in te voeren. Huidige bewoners van het centrum en ondernemers/werknemers kunnen dan een parkeervergunning aanvragen, zodat zij hun auto('s) in het centrum kunnen blijven parkeren.

13. **Woont of werkt u in de omgeving (op maximaal 5 minuten lopen) van het centrum bij Het Rond en de Molenzoom?** Meerdere antwoorden mogelijk
    - Ja, daar woon ik
    - Ja, daar werk ik
    - Nee

    ALS woont in het centrum en ervaart parkeerproblemen in eigen wijk

21. **U gaf eerder aan dat u soms geen parkeerplek kunt vinden dicht bij uw woning. Denkt u dat u makkelijker een plek kunt vinden als betaald parkeren wordt ingevoerd (met bewonersvergunningen)?**
    - Ja
    - Nee
    - Geen mening

Als heeft een auto & woont niet in centrum

22. **Hoe vaak komt u met de auto in het centrum van Houten bij Het Rond en de Molenzoom?**
    - Zelden/nooit → door naar V26
    - Soms
    - Vaak
    - Dagelijks

Als heeft een auto & werkt in centrum

22b. U gaf eerder aan dat u werkt in de omgeving van het centrum bij Het Rond en de Molenzoom. Waar parkeert u uw auto als u naar uw werk gaat? Meerdere antwoorden mogelijk

- Op het terrein van mijn werkgever
- Op openbare parkeerplekken op straat
- In een parkeergarage
- Ik ga niet met mijn auto naar mijn werk

Als 22b = ALLEEN op terrein werkgever

22c. Parkeert u uw auto ook wel eens op openbare parkeerplekken of in een parkeergarage in het centrum (voor uw werk of privé)?

- Ja
- Nee

Als heeft een auto & woont niet in centrum & V22c is niet Nee

23. Kunt u altijd uw auto parkeren op straat of in parkeergarages in het stadscentrum bij Het Rond en de Molenzoom? (Vrijwel) altijd

- Vaak
- Soms
- Meestal niet
- (Vrijwel) nooit

ALS gaat wel eens met auto naar centrum & geen inwoner centrum & V22c is niet nee

24. Stel dat u voortaan zou moeten betalen voor parkeren op straat in het centrum van Houten (bij vergelijkbare centra in de regio kost parkeren 2,50 tot 3,50 euro per uur). De parkeergarages blijven de eerste twee uur gratis.
Welke uitspraak past dan het best bij u?

- Ik ga dan nog even vaak met de auto naar het centrum
- Ik ga dan even vaak naar het centrum, maar kies vaker een ander vervoermiddel
- Ik ga dan minder vaak naar het centrum

ALS gaat wel eens met auto naar centrum & geen inwoner centrum & V22c is niet nee

25. Stel dat u voortaan zou moeten betalen voor parkeren op straat in het centrum van Houten (bij vergelijkbare centra in de regio kost parkeren 2,50 tot 3,50 euro per uur). De parkeergarages blijven de eerste twee uur gratis.
Als u dan nog met de auto naar het centrum gaat, waar gaat u dan parkeren?

- Ik blijf dan meestal op straat parkeren, net als nu
- Ik blijf dan meestal in een parkeergarage parkeren, net als nu
- Ik kies dan om vaker in een parkeergarage te parkeren
- Ik kies dan om vaker op het terrein van mijn werkgever te parkeren alleen tonen als men werkt in het centrum
- Niet van toepassing, ik ga dan niet (meer) met de auto naar het centrum
- Anders nl….

26. Het duurt nog even voordat er werkelijk nieuwe bewoners in het centrum gaan wonen. Om parkeeroverlast te voorkomen, willen we de mogelijkheid onderzoeken om betaald parkeren voor centrumbezoekers in te voeren. Op welk moment denkt u dat betaald parkeren het best ingevoerd kan worden?

- Voordat de nieuwe bewoners er komen wonen
- Op het moment dat de nieuwe bewoners er komen wonen
- Ongeveer een jaar nadat de nieuwe bewoners er zijn komen wonen
- Weet ik niet / geen mening

27. Kunt u uw antwoord toelichten?

Open + optie “weet ik niet”

28. Invoering van betaald parkeren en vergunningen in het centrum brengt kosten met zich mee, zoals kosten voor handhaving, parkeerautomaten en vergunning-uitgifte. Wie zou volgens u welk deel van deze kosten moeten betalen? U kunt per groep een percentage aangeven. Het totaal moet optellen tot 100%.

- Alle inwoners van Houten
- Huidige bewoners in het centrum, die een parkeervergunning kunnen aanvragen
- Nieuwe bewoners van het centrum
- Bezoekers aan het centrum
- Werknemers/werkgevers in het centrum
- Winkeliers in het centrum
- Anders

Als “anders” > 0%

29. Wie zou volgens u nog meer moeten meebetalen?

Open + weet ik niet

B. Mogelijkheden duurzame mobiliteit - Alleen voor autobezitters

De gemeente Houten werkt aan nieuw parkeerbeleid. Bij het nieuwe parkeerbeleid houden we rekening met de ambities van de gemeente Houten om een groene en duurzame gemeente te zijn. We willen graag weten wat er moet gebeuren zodat u meer gebruik zou gaan maken van alternatieven voor de auto, zoals de fiets, het openbaar vervoer of een deelauto.

30. Een mogelijke manier om het autoverkeer te verminderen is door meer gebruik te maken van andere vervoermiddelen. Wat zou de gemeente kunnen doen zodat u vaker zou kiezen voor fietsen als alternatief voor de auto? Wilt u de drie beste opties aangeven? Random volgorde

- Mogelijkheid om bakfietsen voor je woning op straat te parkeren
- Mogelijkheid om een bakfiets in de fietsenstallingen te huren voor EUR 10,- per dag
- Kinderwagens te leen bij fietsenstallingen
- Kluisjes om spullen in op te bergen tijdens het winkelen
- Het moet mogelijk zijn om onderweg een e-bike op te laden
- Betaald parkeren invoeren bij winkelcentra
- Fietspaden naar omliggende gemeenten verbeteren
- Verlichting verbeteren van de fietspaden naar omliggende gemeenten
- Nog anders, namelijk [open]
- Geen idee
- Niks, gaat vanzelf als ik niet gemakkelijk een parkeerplek kan vinden
- Niks, ik gebruik nog steeds liever de auto / ben afhankelijk van de auto
- Niks, ik gebruik al zo veel mogelijk de fiets

31. Wat zou de gemeente kunnen doen zodat u vaker het openbaar vervoer zou gebruiken als alternatief voor de auto? Wilt u de drie beste opties aangeven? Random volgorde

- Kluisjes om spullen in op te bergen tijdens het winkelen
- Betaald parkeren invoeren bij winkelcentra
- Aanvullend OV in de wijk op afroep zoals een belbus met aantal vaste haltes die je vooraf kan reserveren
- Meer treinen per uur (bijv. van 4 naar 6 keer per uur)
- Bussen vaker laten rijden
- Nog anders, namelijk [open]
- Geen idee
- Niks, gaat vanzelf als ik niet makkelijk een parkeerplek kan vinden
- Niks, ik gebruik nog steeds liever de auto / ben afhankelijk van de auto
- Niks, ik reis al zo veel mogelijk met OV

Als vraag 30 & 31 = Geen idee / Niks: door naar V34

32. Stel dat de gemeente deze veranderingen zou doorvoeren, hoe vaak zou u de auto dan laten staan?

- Niet, ik ga de auto niet minder vaak gebruiken
- Een paar keer per jaar
- Ongeveer eens per maand
- Meerdere keren per maand
- Wekelijks
- Dagelijks

Als vraag 32 ≠ Nee

33. Welk vervoermiddel zou u het meest gebruiken in plaats van de auto?

- Fiets
- Openbaar vervoer
- Lopend
- Nog anders, namelijk …

ALS heeft een auto

Een deelauto is een auto die door meerdere mensen gebruikt kan worden. Met autodelen kunt u met een abonnement gebruik maken van een auto zonder er zelf één te bezitten.

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

- Zeker wel
- Waarschijnlijk wel
- Misschien
- Waarschijnlijk niet
- Zeker niet
- Weet niet/ geen mening

C. parkeren fiets

We hebben nu nog een aantal vragen voor u over het parkeren/stallen van fietsen in Houten.

35. In welke mate ervaart u overlast van geparkeerde fietsen op de volgende plekken:

- Onder het viaduct bij het Transferium in het centrum
- Voor de winkels bij het Oude Dorp
- Voor de winkels van Het Rond
- Voor de winkels van Castellum
- Voor de ingang van het station Castellum
- Bij sportverenigingen

- Heel veel overlast
- Veel overlast
- Enige overlast
- Nauwelijks overlast
- Geen overlast

36. Zijn er nog andere plekken in Houten waar u overlast van geparkeerde fietsen ervaart?

- Ja, namelijk ….
- Nee

37. In hoeverre bent u het eens met de volgende stellingen over het parkeren van fietsen?

Random volgorde

a. Er moeten meer plekken bij de winkels in Castellum komen om fietsen neer te zetten
b. Bij verkeerd stallen van fietsen, moet de gemeente handhaven
c. De gemeente moet actiever ongebruikte fietsen die (langer dan vier weken) op drukke plekken staan weghalen
d. Het moet mogelijk zijn om bij winkelcentra e-bikes op te laden
e. Het moet mogelijk zijn om extra brede fietsen of bakfietsen te parkeren bij winkelcentra

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Niet eens / niet oneens
- Oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet / geen mening

38. Welk van deze uitspraken is het meest op u van toepassing?

Kies het vakje dat het best bij u past. Hoe dichter het vakje bij één van de uitspraken staat, hoe meer u het met deze uitspraak eens bent. Het middelste vakje is neutraal.

			Neutraal			
Het moet mogelijk zijn om voor een kort bezoekje aan een winkel een fiets op de stoep voor winkels neer te zetten.	☐	☐	☐	☐	☐	Ik vind dat op de stoep bij winkels geen fietsen mogen staan. Mensen kunnen hun fiets verderop gratis stallen.

39. Hoe vaak maakt u zelf gebruik van de fiets om ergens heen te gaan in Houten?

- Dagelijks
- 4 tot 6 dagen per week
- 1 tot 3 dagen per week
- Minder dan 1 dag per week
- Nooit / ik heb geen fiets

Indien fiets

40. Welk soort fiets(en) gebruikt u binnen Houten? Meerdere antwoorden mogelijk

- Stadsfiets
- Elektrische fiets
- Bakfiets
- Fiets met krat of extra breed stuur
- Andere fiets

Indien fiets

41. Kunt u gemakkelijk uw fiets(en) stallen bij uw eigen woning?

- Ja
- Nee

ALS niet gemakkelijk parkeren bij eigen woning

42. Hoe zou het stallen van fietsen bij uw eigen woning verbeterd kunnen worden?
Maximaal 2 antwoorden – Random volgorde

- Een gezamenlijke afgesloten fietsenstalling voor buurtbewoners
- Bergingen makkelijker bereikbaar maken voor (brede/zware) fietsen
- De mogelijkheid om een (bak)fiets op een (auto)parkeerplek op straat neer te zetten
- Meer fietsenklemmen op straat
- Meer plekken op straat voor brede fietsen
- Ander idee, namelijk ….
- Geen mening

43. Heeft u nog andere opmerkingen of suggesties over parkeren van auto's of fietsen in Houten?
Open veld + optie weet niet

Tot slot willen we u nog een aantal achtergrondvragen stellen.

44. Wat is uw leeftijd?
Numeriek, niet verplicht

45. In welke wijk woont u?
Voor een kaart van de gemeente Houten kunt u hier klikken.

46. Wat is uw geslacht?

Ik ben een…

- Man
- Vrouw
- Anders/ wil ik niet zeggen

47. Wat is de samenstelling van uw huishouden?

- Alleenstaand
- Alleenstaand (zonder partner) met kinderen
- Ik ben gehuwd / woon samen zonder thuiswonende kinderen
- Ik ben gehuwd / woon samen met thuiswonende kinderen
- Ik woon bij mijn ouder(s) / verzorgers
- Ik woon in een studentenhuis / woongroep
- Anders
- Geen antwoord

U bent aan het einde van dit onderzoek gekomen.

In deze enquête hebben we u algemene vragen gesteld over parkeren van fietsen en auto's en mogelijk betaald parkeren in Houten. De gedetailleerde keuzes over bijvoorbeeld tarieven, grenzen van het gebied, kosten voor bewonersvergunning, of gewenningsperiode, kunnen pas worden gemaakt als er meer inzicht is in de bouwplannen en over de noodzaak van betaald parkeren. Deze keuzes zal de gemeente op een later moment maken, in samenspraak met betrokkenen.

48. Wilt u op de hoogte blijven van het nieuwe parkeerbeleid? Vul dan hier uw e-mailadres in. Als u dit niet wilt, kunt u op 'volgende' klikken.

Mijn e-mailadres is…

Uw e-mailadres wordt alleen gebruikt door de gemeente Houten om u op de hoogte te houden van de resultaten van het onderzoek en het nieuwe parkeerbeleid. Uw antwoorden zullen anoniem blijven. Het e-mailadres wordt niet gekoppeld aan uw antwoorden.

Slotpagina

U heeft de vragenlijst nu geheel doorlopen. U kunt nu nog terug naar uw antwoorden met behulp van de knop 'vorige' links onderaan het scherm. Als u op de knop 'verzenden' drukt rechtsonder op het scherm sluit u de vragenlijst af.

Hartelijk dank voor uw bijdrage! Als u uw mailadres heeft ingevuld, houden we u op de hoogte van de ontwikkelingen rond het nieuwe parkeerbeleid.
Meer informatie vindt u op www.houten.nl/parkeren .

Voor niet panelleden: attenderen op burgerpanel

Wilt u in de toekomst vaker meedenken met de gemeente Houten? Dan kunt u zich aanmelden voor het burgerpanel van de gemeente Houten via
https://www.houten.nl/burgers/overheid-en-democratie