

Digipanel Haarlem

Visie op het parkeren

Onderzoek en Statistiek Haarlem, augustus 2011

Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Haarlem Hoofdafdeling Wijkzaken
Samensteller:	Gemeente Haarlem Hoofdafdeling Concernstaf Afdeling Onderzoek en Statistiek Haarlem Postbus 511 2003 PB Haarlem Telefoon: 023-5113018 Fax: 023-5113441 E-mail: o.en.s@haarlem.nl Internet: www.haarlem.nl Twitter: twitter.com/onshaarlem
Bezoekadres :	Stadhuis Grote Markt 2 2011 RD Haarlem
Projectleider:	Merijn van der Werff
Auteur:	Pieter Waal
Bronvermelding:	Alles uit deze uitgave mag vrij worden gebruikt, mits onder duidelijke vermelding van de samensteller en de naam van de rapportage.

Samenvatting

Onderzoek

De gemeente is samen met inwoners en betrokken organisaties bezig met het opstellen van een *Parkeervisie*. Dit moet de basis worden voor toekomstig beleid op het gebied van parkeren. Een onderdeel van het participatietraject is het betrekken van het Digipanel Haarlem. Afdeling Onderzoek en Statistiek (OenS) is gevraagd dit onderzoek uit te voeren. Medio juli kregen 2.345 Digipanelleden van 18 jaar en ouder twee weken de tijd om de vragenlijst 'online' in te vullen. 1.613 respondenten gingen uiteindelijk mee in de analyses. Hiermee is de respons 68,8%.

Resultaten

Autobezitters:

- Bijna negen op de tien panelleden is in het bezit van een auto (87%).
- Meer dan de helft van de autobezitters kan bij huis de auto kwijt op een onbetaalde parkeerplaats. Ruim een kwart moet voor een vergunning betalen om de auto in de straat te kunnen zetten. 16% parkeert de auto op eigen terrein.

Autobezitters woonachtig in de parkeerzone binnenstad (de binnenstad tussen de singels + de omgeving Houtplein):

- Bewoners van de binnenstad hebben op dit moment evenveel kans op een parkeerplek op straat als bezoekers. De helft van panelleden in deze parkeerzone wil dat bewoners voorrang moeten krijgen op plekken met veel woningen (50%). Ongeveer een kwart meent dat op deze *alleen* de bewoners zouden mogen parkeren. Een kleine groep vindt de huidige situatie in orde: 16%.
- Op dit moment zijn voor de binnenstad meer parkeervignetten uitgegeven dan er parkeerplaatsen zijn. Vignethouders hebben geen garantie op een parkeerplaats. Bijna tweederde van de autobezitters in de binnenstad vindt dat deze situatie zo moet blijven. 22% wil dat een wachtlijst wordt ingesteld voor nieuwe aanvragen.
- In de openbare parkeergarages parkeren vooral veel bezoekers. Volgens de helft van de panelleden zal het voor henzelf aantrekkelijker worden om ook daar gebruik van te maken, wanneer de garages goedkoper worden voor bewoners. Voor 20% zal het parkeren in de garages interessanter zijn als er speciale plaatsen voor bewoners komen. Voor ongeveer één op de drie kan het parkeren daar niet aantrekkelijker worden. Ook doet een groep de suggestie om bewoners met hun vergunning in de garages te laten parkeren.

Autobezitters woonachtig buiten de parkeerzone binnenstad:

- Een groot deel van de Haarlemse autobezitters die buiten de parkeerzone binnenstad wonen gaat (vrijwel) nooit met de auto naar de binnenstad: 47%, 21% nauwelijks. In totaal een derde gaat met een zekere regelmaat: zo bezoekt 21% maandelijks per auto de stad, 10% wekelijks en 3% gaat nog vaker.
- Tweederde van de bezoekers aan de binnenstad parkeert de auto in een openbare parkeergarage. 30% zoekt een parkeerplek op straat.
- Op dit moment is het tarief voor een parkeerplek in een openbare parkeergarage over het algemeen lager dan het tarief voor parkeren op straat. Wanneer dit verschil groter wordt houdt nog maar een klein deel een voorkeur voor de straat (13%). Echter: wanneer het verschil kleiner wordt wil een groter deel liever op straat parkeren dan in een garage (49% tegen 35%).
- Het is mogelijk om een 'super-parkeerplaats' op straat te maken die zeer gunstig gelegen is, maar waarvoor wel een hoger tarief moet worden betaald. Dit voorstel is niet erg gewild; 70% zou de parkeerplaats weinig of nooit gaan gebruiken. 5% denkt wel (zeer) vaak op de super-parkeerplaats te gaan staan.
- Parkeergarages blijken goed te vinden te zijn. Maar een kleine groep zegt hiermee moeite te hebben (13%). Over de benodigde tijd om een parkeerplaats in de binnenstad te vinden is men minder content: ruim de helft is ontevreden. Ook ruim de helft vindt parkeren in de binnenstad te duur. 18% is het tegenovergestelde van mening. Ten slotte vindt een kwart het parkeren in de binnenstad ronduit prettig.

- Door de aanhoudende parkeerdruk zou overwogen kunnen worden om in meer gebieden 'belanghebbenden parkeren' (bewoners parkeren met een vergunning) in te voeren. Hiervoor zij weinig voorstanders te vinden, ruim de helft vindt dat het zo moet blijven als het nu is. Van 12% mag het gebied vergroot worden en 8% vindt het een juiste stap is om het voor heel Haarlem in te voeren.

Algemene vragen over autoverkeer:

- Om de parkeergelegenheid op peil te houden zijn wellicht grote ingrepen nodig. De enquête gaf hiervoor vier mogelijkheden. Een 'P+R' bij treinstation Spaarnwoude (inclusief vervoer naar de binnenstad) geniet de meeste voorkeur: 36%. Op de tweede plaats staat een nieuwe parkeergarage aan de oostzijde van de stad (28%). 23% ziet een oplossing in het zoveel mogelijk verplichten van het bouwen van particuliere parkeerplaatsen. De kleinste groep denkt dat het maximaal benutten van bestaande capaciteit voldoende is (12%).
- 60% van de panelleden kan zich vinden in het idee om het autoverkeer in de binnenstad te beperken.
- Van deze groep vindt de helft dat mensen gestimuleerd moeten worden om andere vervoersmiddelen te nemen. Het vergroten van het autoluwe gebied heeft bij 38% de voorkeur. Het duurder maken van parkeren krijgt weinig bijval.

Fietsverkeer:

- De helft van de panelleden vindt dat meer en betere overdekte fietsenstallingen de beste manier zijn om Haarlem fietsaantrekkelijker te maken. Een derde verwacht dit effect van het plaatsen van meer fietsenrekken.
- In de Haarlemse binnenstad parkeren veel mensen hun fiets op straat buiten de rekken. Van de panelleden ervaart ongeveer driekwart overlast hiervan. Het grootste deel (46%) vindt wel dat deze overlast alleen op zogenaamde 'piekmomenten' voorkomt.
- Gevraagd naar de beste manier om deze overlast tegen te gaan lopen de meningen uiteen. Ongeveer even grote groepen panelleden zijn voor (1) meer overdekte fietsenstallingen, (2) meer fietsenrekken en (3) meer handhaving.
- 35% is bereid te betalen voor een overdekte fietsenstalling in de binnenstad.
- In sommige delen van Haarlem zijn er zogenaamde 'buurtstallingen' voor fietsen, waarvan bewoners tegen een kleine vergoeding gebruik kunnen maken. De behoefte aan (extra) buurtstallingen is onder de panelleden niet groot: 23%. In het Centrum is de behoefte duidelijk sterker aanwezig (45%).
- Respondenten die behoefte hebben aan buurtfietsenstallingen zijn in meerderheid (64%) bereid om ervoor te betalen.

Suggesties om het parkeren te verbeteren:

- De slotvraag luidde: *Heeft u nog suggesties hoe het parkeren (auto en/of fiets) in Haarlem verbeterd kan worden?* In totaal noteerde 751 respondenten één of meerdere voorstellen. De suggestie die het vaakst wordt gedaan is om één of meerdere grote parkeermogelijkheden aan de rand van de stad te realiseren, met (gratis of goedkoop) vervoer naar de binnenstad.
- Verder hebben veel opmerkingen te maken met extra fietsenstallingen en –rekken. Ook ziet men regelmatig de oplossing in meer handhaven, bij zowel het fiets- als autoverkeer. Andere voorstellen die eruit springen zijn: beperking van meerdere auto's per huishouden, autoluwe maken van binnenstad en efficiënter gebruik van de huidige (fiets)parkeerruimte.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Inhoudsopgave	5
1. Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel onderzoek	7
1.2 Opzet en uitvoering onderzoek	7
1.3 Leeswijzer en verantwoording	7
2. Resultaten	9
2.1 Inleiding	9
2.2 Autobezitters	9
2.3 Autobezitters in de parkeerzone binnenstad	10
2.4 Autobezitters buiten de parkeerzone binnenstad	12
2.5 Algemene vragen over autoverkeer	15
2.6 Fietsverkeer	16
2.7 Suggesties om het parkeren te verbeteren	19
Bijlage	21

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel onderzoek

De gemeente is samen met inwoners en betrokken organisaties bezig met het opstellen van een *Parkeervisie*. Dit moet de basis worden voor toekomstig beleid op het gebied van parkeren. In het participatietraject komen verschillende elementen aan de orde, zoals: de verhouding tussen het parkeren door bewoners en bezoekers op straat, hoe om te gaan met het parkeren bij nieuw- en verbouwplannen, fietsparkeren, de verhouding tussen straat- en garageparkeren, het uitbreiden van het gebied met betaald parkeren, de vraag of een nieuwe parkeergarage aan de oostkant van de binnenstad er moet/kan komen en de vraag hoe gebruikers van parkeervoorzieningen beter bediend kunnen worden.

Na een conferentie in maart volgen tot en met september diverse participatiemogelijkheden. Zo zijn er bijeenkomsten, een raadsmarkt en worden er digitale middelen ingezet. Verder kunnen in augustus en september inwoners en bezoekers van Haarlem hun mening geven in een digitaal spel en tijdens discussieavonden.

Een ander onderdeel van de participatie is het betrekken van het Digipanel Haarlem. Door middel van het panel kan een grote groep Haarlemmers direct meedenken over de verschillende vraagstukken die spelen bij het opstellen van de Parkeervisie. Afdeling Onderzoek en Statistiek (OenS) is gevraagd dit onderzoek uit te voeren.

1.2 Opzet en uitvoering onderzoek

De vragen in de enquête hadden betrekking op:

- parkeren door bewoners en bezoekers;
- straat- en garageparkeren;
- uitbreiding gebied 'belanghebbenden parkeren';
- mogelijkheden om de parkeergelegenheid in de toekomst op peil te houden;
- gewenstheid/mogelijkheden beperking autoverkeer;
- parkeren bij nieuw- en verbouwplannen;
- fietsverkeer en -parkeren.

Zie bijlage 1 voor de volledige vragenlijst.

De vragenlijst is 18 juli uitgezet onder het Digipanel Haarlem. 2.345 Digipanelleden van 18 jaar en ouder ontvingen via e-mail een uitnodiging om de vragenlijst 'online' in te vullen. De uitnodiging was ondertekend door de wethouder van mobiliteit, dhr. R. van Doorn. De panelleden kregen twee weken de tijd om de vragenlijst in te vullen. Tussentijds ontvingen ze – indien nodig – twee herinneringen.

De respons bedroeg uiteindelijk bijna 70%, een opvallend hoog percentage.

1.3 Leeswijzer en verantwoording

Deze rapportage begint met een samenvatting van de bevindingen uit dit onderzoek. Na deze inleiding bespreekt hoofdstuk 2 de resultaten. Dit gebeurt overeenkomstig de volgorde van de vragenlijst.

De resultaten worden in percentages gepresenteerd en behandeld. Door afronding is het mogelijk dat de percentages opgeteld geen 100% zijn. Ook wanneer het bij een vraag mogelijk was om meerdere antwoorden te geven, zijn de percentages opgeteld geen 100%.

De uitkomsten zijn getoetst op verschillen voor de achtergronden geslacht, leeftijd en stadsdeel. Daarnaast zijn, indien nuttig, de uitkomsten van een vraag gebruikt om andere vragen te toetsen. Als

er in de tekst wordt gesproken van verschillen, dan worden hiermee significante verschillen bedoeld. Deze zijn getoetst bij een betrouwbaarheid van 95%. Dit wil zeggen dat we met 95% zekerheid kunnen zeggen dat het verschil niet op toeval berust.

In bijlage 1. staat de volledige vragenlijst, hierin is ook een kaartje van de parkeerzones opgenomen.

2. Resultaten

2.1 Inleiding

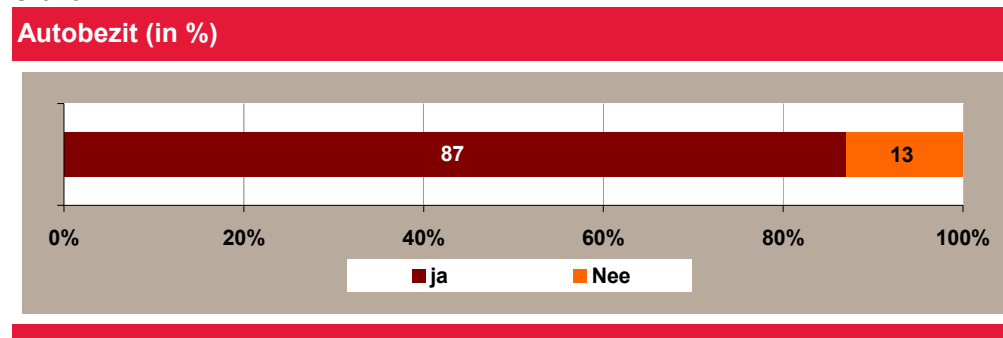
Dit hoofdstuk behandelt de resultaten van het panelonderzoek. Paragraaf 2.2 bespreekt de vragen voor autobezitters. De vragen die specifiek gesteld zijn aan autobezitters die wonen binnen de 'parkeerzone binnenstad', komen in paragraaf 2.3 aan de orde. Paragraaf 2.4 doet hetzelfde voor autobezitters die buiten de 'parkeerzone binnenstad' wonen. Paragraaf 2.5 behandelt de enquêtevragen die aan iedereen zijn gesteld over autoverkeer. De vragen over het fietsverkeer (ook aan iedereen) worden in paragraaf 2.6 besproken. Bij de slotvraag van de enquête konden de panelleden zelf suggesties doen over hoe het parkeren in Haarlem van zowel auto als fiets verbeterd kan worden. Paragraaf 2.7 bespreekt deze reacties.

2.2 Autobezitters

Autobezit

Bij sommige vragen in de enquête was het van belang dat alleen autobezitters hierop antwoordden. De eerste vraag aan de geënquêteerden was of zij in het bezit zijn van een auto.

Grafiek 2.1



Bijna negen op de tien panelleden antwoordde bevestigend. De mannelijke respondenten hebben vaker een auto dan vrouwen (88% versus 85%). Respondenten in de leeftijdscategorie 18 t/m 35 jaar hebben minder vaak een auto (81%), terwijl 36 t/m 50-jarigen bovengemiddeld vaak wel autobezitters zijn (91%). Verder is het van belang in welk stadsdeel men woon. Zo hebben bewoners van Zuid-West vaker (91%) een auto en Centrubewoners duidelijk minder vaak (76%).

Parkeerplaats bij woning

Tabel 2.1 laat per stadsdeel zien waar de autobezitters hun auto neerzetten wanneer ze thuis zijn.

Tabel 2.1

	Haarlem	Centrum	Zuid-West	Oost	Noord	Schalk-wijk
Op onbetaalde openbare parkeerplaats op straat	53	5	35	71	74	66
Op betaalde openbare parkeerplaats op straat	28	70	47	11	13	4
Op eigen terrein (particuliere parkeerplaats of garage)	16	14	17	15	9	27
In openbare parkeergarage	1	8	0	1	1	0
Overig	3	3	1	2	3	4

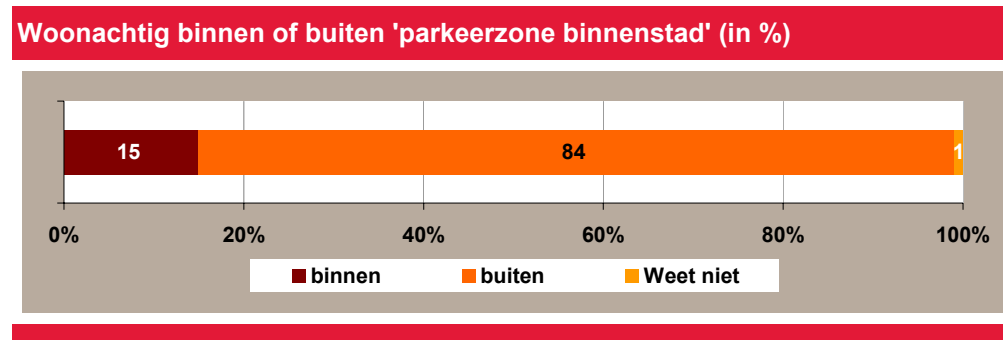
Meer dan de helft kan zijn of haar auto kwijt op een onbetaalde parkeerplaats op straat. Ruim een kwart moet voor een vergunning betalen om de auto in de straat te kunnen zetten. 16% parkeert de auto op eigen terrein, zoals: een oprit, garage aan huis of particuliere parkeergarage. Een marginale groep plaatst de auto in een openbare garage. Ten slotte gaf 3% een andersoortig antwoord, het betrof dan bijv. een invalidenparkeerplaats of gehuurde garagebox.

Nagenoeg alle panelleden die in een openbare parkeergarage parkeren wonen in het Centrum.. Daarentegen hebben Centrubewoners nauwelijks onbetaalde openbare parkeerplaatsen op straat. Ook in Zuid-West heeft een minderheid dit genoeg. Daarom parkeren veel bewoners in Zuid-West en met name Centrum met een vergunning op openbare parkeerplaatsen. In Schalkwijk kunnen bewoners relatief vaak op eigen terrein de auto kwijt.

Parkeerzone binnenstad

De 'parkeerzone binnenstad' is het gebied in en rond het stadscentrum waar betaald parkeren of een vignetplicht geldt: het centrumgebied omgeven door singels aangevuld met de omgeving van het Houtplein. De respondenten die binnen deze zone wonen kregen andere vragen voorgelegd dan de respondenten die buiten de zone wonen. Grafiek 2.2 laat zien hoe de verdeling is tussen deze twee groepen.

Grafiek 2.2



15% zegt binnen de parkeerzone te wonen. Paragraaf 2.3 gaat over deze groep. De overige panelleden komen aan bod in paragraaf 2.4.

2.3 Autobezitters in de parkeerzone binnenstad

Bewoners versus bezoekers

In de binnenstad parkeren veel bezoekers die zelf niet daar wonen. Op dit moment wordt op straat geen onderscheid gemaakt tussen openbare parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers of bewoners. Bewoners hebben dus evenveel kans op een parkeerplek op straat als bezoekers. Aan de autobezitters in de binnenstad de vraag hoe hier in de toekomst mee zou moeten worden omgegaan.

Tabel 2.2

Bewoners hebben in de binnenstad evenveel kans op een openbare parkeerplek op straat als bezoekers. Hoe moet hier in de toekomst mee om worden gegaan? (in %)

	%
Dit moet zo blijven	16
In delen v/d binnenstad met veel woningen zouden bewoners voorrang moeten krijgen op bezoekers	50
In delen v/d binnenstad met veel woningen zouden alleen bewoners mogen parkeren	26
Weet niet	2
Overig	5

De helft vindt dat bewoners voorrang moeten krijgen op plekken met veel woningen. Ongeveer een kwart meent dat op plekken waar veel woningen staan *alleen* de bewoners zouden mogen parkeren. Een kleinere groep vindt de huidige situatie in orde: 16%. Overigens laten analyses naar geslacht en leeftijd geen verschillen zien.

Uitgifte van parkeervignetten

Elk huishouden in de binnenstad heeft recht op één vignet. Op dit moment zijn voor de binnenstad meer parkeervignetten uitgegeven dan er parkeerplaatsen zijn. Vignethouders kunnen zo niet gegarandeerd een parkeerplaats vinden. De respondenten konden de vraag beantwoorden of dit zo moet blijven, of dat de hoeveelheid vignetten begrensd moet worden.

Tabel 2.3

Op dit moment zijn meer parkeervignetten uitgegeven dan er parkeerplaatsen zijn. Hoe moet in de toekomst hiermee om worden gegaan? (in %)

	%
Dit moet zo blijven: ieder huishouden moet recht houden op een vignet	64
Vignetten begrenzen: nieuwe aanvragers moeten op een wachtlijst	22
Overig	14

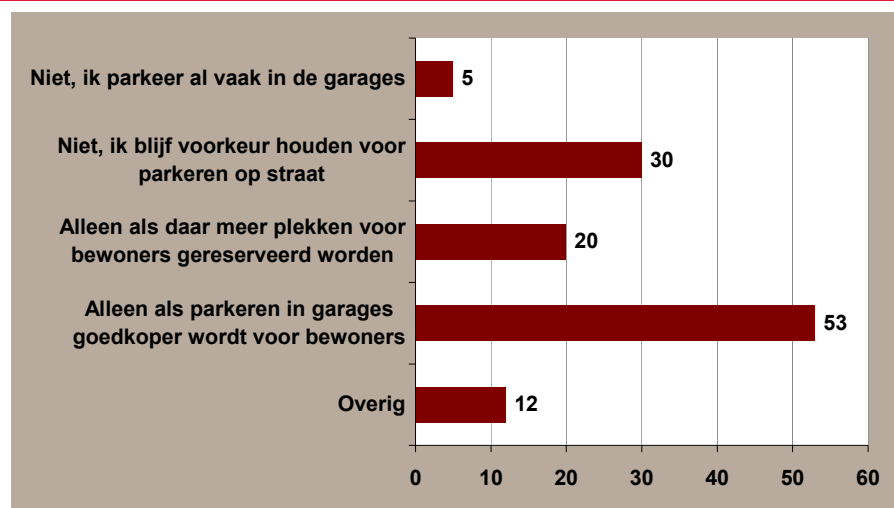
Bijna tweederde van de autobezitters in de binnenstad vindt dat deze situatie zo moet blijven. 22% wil dat een wachtlijst wordt ingesteld voor nieuwe aanvragen.

Aantrekkelijker maken van parkeren in de garages

In de openbare parkeergarages parkeren vooral veel bezoekers aan de binnenstad. Volgens de helft van de panelleden uit de binnenstad zal het voor henzelf aantrekkelijker worden om daar gebruik van te maken wanneer de garages goedkoper worden voor bewoners (grafiek 2.3).

Grafiek 2.3

Hoe wordt het voor de binnenstadbewoners aantrekkelijker om vaker in de parkeergarages te parkeren? (in %)



NB. Meerdere antwoorden mogelijk

Voor ongeveer één op de drie respondenten kan het parkeren in garages niet aantrekkelijker worden, omdat er al wordt geparkeerd (5%), of omdat de voorkeur toch onveranderd blijft (30%). In de categorie 'overig' komt o.a. de suggestie naar voren om bewoners met hun parkeervergunning in de garages te laten parkeren.

2.4 Autobezitters buiten de parkeerzone binnenstad

Frequentie bezoek binnenstad met auto

Een groot deel van de Haarlemse autobezitters die buiten de binnenstad wonen gaat (vrijwel) nooit met de auto naar de binnenstad: 47%. Daarbovenop gaat 21% weinig met de auto. In totaal een derde gaat met een regelmaat: Zo bezoekt 21% maandelijks per auto de stad, 10% wekelijks en 3% gaat nog vaker.

Tabel 2.4

Frequentie van bezoek aan binnenstad met de auto (in %)	
	%
(Vrijwel) nooit	47
1 keer per (half) jaar	21
Maandelijks	21
Wekelijks	10
Meerdere keren per week	2
Dagelijks	1

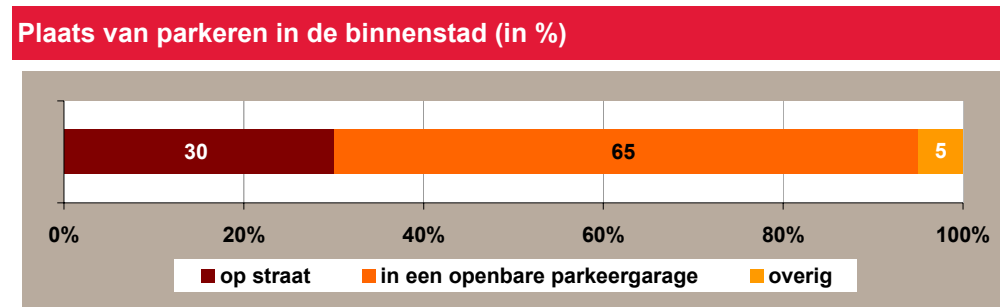
Jongeren gaan vaker met de auto naar de binnenstad dan ouderen. Van de respondenten ouder dan 65 jaar zegt 57% (vrijwel) nooit per auto te gaan. Bij de 18 t/m 35-jarigen en de 36 t/m 50-jarigen is dat aandeel respectievelijk 35% en 42%. Ook mannen verkiezen vaker de auto. 53% van de vrouwen gaat (vrijwel) nooit met de auto, tegenover 42% van de mannen. Panelleden uit dichterbij gelegen stadsdelen als Zuid-West (53%) zeggen bovengemiddeld vaak nooit met de auto te gaan, terwijl Schalkwijkers dat minder vaak zeggen (39%).

Een aantal van de hierop volgende vragen gaat over parkeren in de binnenstad. Deze zijn niet aan de panelleden voorgelegd die aangaven (vrijwel) nooit per auto de binnenstad te bezoeken.

Plaats van parkeren in de binnenstad

Ongeveer tweederde van de bezoekers aan de binnenstad parkeert de auto in een openbare parkeergarage. 30% zoekt een parkeerplek op straat. Bij de groep overig zegt het grootste deel beide te doen ("daar waar plek is").

Grafiek 2.4



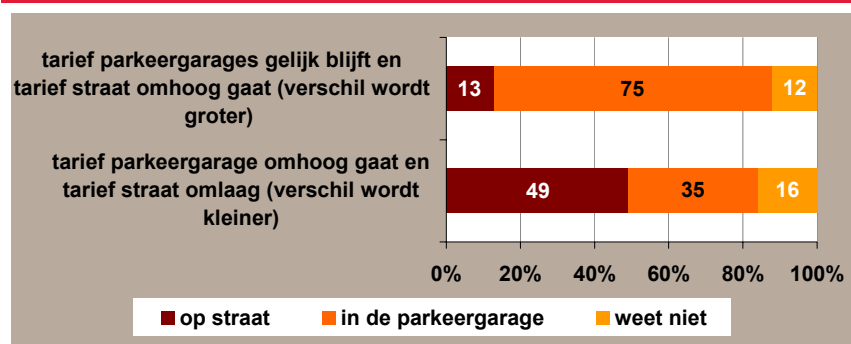
Bewoners van Zuid-West (39%) parkeren vaker op straat, terwijl Schalkwijkers meer gebruik maken van een parkeergarage (76%).

Tarief parkeergarages versus parkeren op straat

Op dit moment is het tarief voor een parkeerplek in een openbare parkeergarage over het algemeen lager dan het tarief voor parkeren op straat. De geënquêteerden kregen de vraag voorgelegd waar ze zouden parkeren (straat of parkeergarage) wanneer dit verschil groter wordt en wanneer het verschil kleiner wordt.

Grafiek 2.5

Waar zou u parkeren wanneer...? (in %)



Bij de vorige vraag zagen we dat de groep die de voorkeur heeft voor de parkeergarage ruim twee keer zo groot is als de groep die liever op straat parkeert. Wanneer het verschil groter wordt nog maar een klein deel een voorkeur voor de straat (13%). Echter: wanneer het verschil kleiner wordt wil een groter deel liever op straat parkeren dan in een garage. Dit betekent dat het huidige gedrag – van vaker parkeren in een garage dan op straat – veroorzaakt wordt door tariefverschillen.

Voor Schalkwijkers zou een vergroting van het huidige tariefsverschil nog meer reden zijn om in een garage te parkeren (86%).

Gebruik van de 'super-parkeerplaats'

Sommige parkeerplekken in de binnenstad zijn gewilder dan andere, bijvoorbeeld om de bereikbaarheid en de centrale ligging. Hiermee kan in het tarief rekening worden gehouden. Zo kan bijvoorbeeld een 'super-parkeerplaats' op straat worden gemaakt die zeer gunstig gelegen is, maar waarvoor wel een hoger tarief moet worden betaald. Tabel 2.5 laat zien of de Haarlemse autobezitters woonachtig buiten de binnenstad hiervan gebruik zouden maken.

Tabel 2.5

Frequentie van gebruik bij eventuele komst van een 'super-parkeerplaats' (in %)

	%
Nooit	37
Weinig	32
Een enkele keer	22
Vaak	4
Zeer vaak	1
Weet niet	3

De super-parkeerplaats is niet erg gewild. Ongeveer 70% zou de parkeerplaats weinig of nooit gaan gebruiken. Voor in totaal 27% is de parkeerplaats wel interessant. Het grootste deel zou er weliswaar een enkele keer gebruik van maken, 5% denkt (zeer) vaak op de super-parkeerplaats te gaan staan.

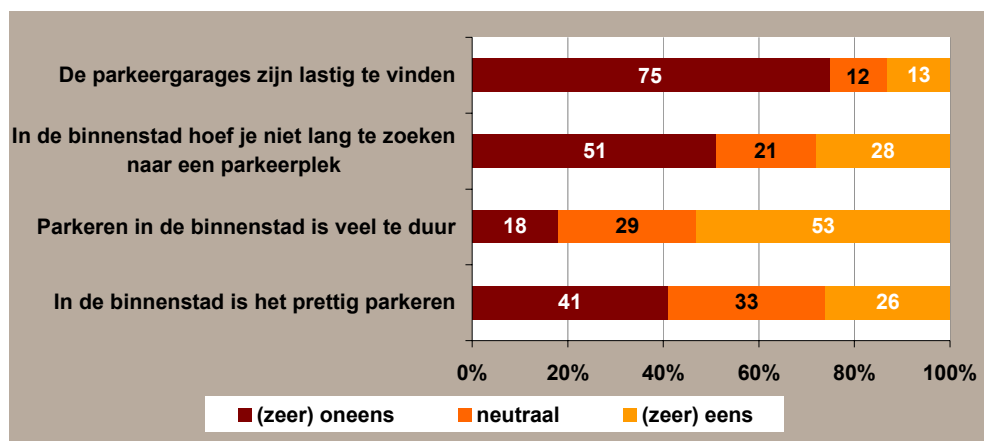
Schalkwijkers zien het minst het nut in van een super-parkeerplaats. 80% denkt er weinig of nooit gebruik van te maken. 36 t/m 50-jarige bezoekers hebben de meeste interesse. Zij zeggen bovengemiddeld vaak een enkele keer ervan gebruik te gaan maken (31%).

Stellingen over parkeren in de binnenstad

De panelleden konden van vier stellingen aangeven of zij het er mee eens of oneens zijn. Grafiek 2.6 toont de stellingen en de uitkomsten.

Grafiek 2.6

Stellingen over het parkeren in Haarlem (in %)



De parkeergarages zijn goed te vinden. Maar een kleine groep zegt moeite te hebben met het vinden van een parkeergarage (13%). Met de duur van het vinden van een parkeerplaats in de binnenstad is men minder content. Ruim een kwart is wel hier tevreden over. Meer dan de helft vindt parkeren in de binnenstad te duur. 18% is het tegenovergestelde van mening. Ten slotte vindt een minderheid het parkeren in de binnenstad prettig: 26%.

Vrouwen vinden parkeren in de binnenstad vaker te duur dan mannen (63% versus 47%). Daarnaast zijn ze het vaker oneens met de stelling dat het prettig parkeren is in de binnenstad (48% versus 37%). Hoe ouder respondenten zijn hoe vaker ze het parkeren te duur vinden. Van de jongeren t/m 35 jaar vindt 45% het parkeren te duur, dit loopt op naar 60% onder de panelleden ouder dan 65 jaar. Schalkwijkers zijn het bovengemiddeld vaak eens met de stelling dat je in de binnenstad niet lang hoeft te zoeken naar een parkeerplek (38%). Verder vinden Schalkwijkers en respondenten uit Noord het vaker prettig parkeren de binnenstad (respectievelijk 30% en 29%).

Vergroten van gebied 'belanghebbenden parkeren'

In de parkeerzones rond de binnenstad is sprake van 'belanghebbenden parkeren'. Dit betekent dat bewoners een vergunning nodig hebben om op straat te parkeren. Door de aanhoudende parkeerdruk zou overwogen kunnen worden om in meer gebieden belanghebbenden parkeren in te voeren. De panelleden konden hier hun mening over geven (tabel 2.6).

Tabel 2.6

Hoe groot zou het gebied van 'belanghebbenden parkeren' in de toekomst moeten worden? (in %)

	%
Even groot	52
Groter gebied	12
Voor heel Haarlem invoeren	8
Weet niet	14
Overig	14

De tabel maakt duidelijk dat er maar weinig voorstanders zijn voor het vergroten van het vergunningengebied. Van 12% mag het gebied vergroot worden en 8% meent dat het de juiste stap is om het voor heel Haarlem in te voeren. Ongeveer de helft vindt dat het gebied even groot moet blijven. Bijna alle antwoorden in de categorie 'overig' gaan over het afschaffen dan wel verkleinen van het gebied van belanghebbenden parkeren.

Respondenten uit Centrum (20%) en Oost (17%) zien het bovengemiddeld vaak zitten om het gebied van belanghebbenden parkeren te vergroten. Schalkwijkers minder vaak: 8%. Daarnaast hebben

zowel Centrubewoners (24%) als Schalkwijkers (26%) er vaker geen mening over. Dit geldt ook voor ouderen: 26%.

Hoe vaker de panelleden met de auto de binnenstad bezoeken, hoe vaker zij het huidige gebied even groot willen houden. Onder de respondenten die (vrijwel) nooit met de auto komen is het deel dat het gebied even groot wil houden 45%. Dit groeit stapsgewijs naar 67% onder de deelnemers die meerdere keren per week met de auto naar de binnenstad komen.

2.5 Algemene vragen over autoverkeer

Deze vragen zijn aan alle panelleden gesteld.

Manieren om groeiend tekort aan parkeerplekken tegen te gaan

De behoefte aan parkeerplekken in de binnenstad van Haarlem zal naar verwachting blijven toenemen. Om de parkeergelegenheid op peil te houden, zijn wellicht grotere ingrepen nodig. De enquête gaf hiervoor vier mogelijkheden. Tabel 2.7 toont welke voorkeur de panelleden hebben.

Tabel 2.7

Oplossingen om de parkeergelegenheid in de toekomst op peil te houden (in %)	
	%
Geen nieuwe parkeerplaatsen, bestaande capaciteit maximaal benutten	12
Een 'Parkeren en Reizen' parkeerplaats (P+R) bij treinstation Spaarnwoude maken, met een goede verbinding naar de binnenstad (bijv. met pendelbus)	36
Realiseren van een extra parkeergarage aan de oostzijde van de binnenstad	28
Bij nieuwe (ver)bouwplannen zo veel mogelijk verplichten om particuliere parkeerplaatsen te realiseren	23

Hoewel niet één oplossing er fors bovenuit steekt, geniet een 'P+R' bij treinstation Spaarnwoude – inclusief vervoer naar de binnenstad – de meeste voorkeur: 36%. Op de tweede plaats staat een nieuwe parkeergarage aan de oostzijde van de stad (28%). 23% ziet een oplossing in het zoveel mogelijk verplichten van het bouwen van particuliere parkeerplaatsen. De kleinste groep denkt dat het maximaal benutten van bestaande capaciteit voldoende moet zijn (12%).

Vrouwen zien meer heil in de P+R dan mannen (41% versus 33%). Mannen vinden vaker een extra parkeergarage aan de oostzijde de juiste oplossing (31% tegen 25%). Ook 18 t/m 35-jarigen willen vaker dan gemiddeld een extra garage (35%). 66-jarigen en ouder zien daar minder dan gemiddeld het nu van in (22%).

Analyses naar stadsdeel laten geen verschillen zien. Wel maakt het enigszins uit of het panellid met auto buiten of binnen de parkeerzone binnenstad woont. Respondenten van buiten de zone zijn vaker voor een P+R (37% tegen 28%).

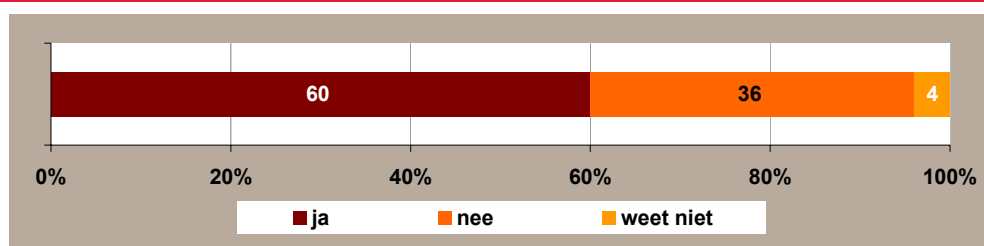
Panelleden zonder auto hebben andere voorkeuren dan panelleden met auto. Autobezitters willen vaker een extra parkeergarage (30% versus 16%). Niet-autobezitters vaker een P+R (45% tegen 35%) of bestaande capaciteit maximaal benutten (17% tegen 11%).

Beperking van het autoverkeer

Autoverkeer kan op allerlei manieren invloed hebben op de binnenstad, bijvoorbeeld op het ruimtegebruik, de (verkeers)veiligheid en het (leef)milieu. Een mogelijke oplossing is het beperken van autoverkeer in de binnenstad. Grafiek 2.7 laat zien dat een meerderheid van de panelleden zich daar wel in kan vinden.

Grafiek 2.7

Zou autoverkeer in de binnenstad beperkt moeten worden? (in %)



Niet-autobezitters zijn vaker voor beperking dan autobezitters (78% tegen 58%).

Aan de ondervraagden die voor autobeperking zijn is vervolgens gevraagd op welke manier het autoverkeer in de Haarlemse binnenstad het best beperkt kan worden.

Tabel 2.8

Manieren om het autoverkeer in de Haarlemse binnenstad het best te beperken (in %)

Manier	%
Vergroten van het bestaande autoluwe gebied	38
Parkeren in de binnenstad duurder maken	4
Mensen stimuleren om in plaats van de auto, alternatieven als fiets en/of OV te gebruiken	50
Overig	8

Het liefst zien de ondervraagden dat mensen gestimuleerd worden om andere vervoersmiddelen te nemen: 50%. Het vergroten van het autoluwe gebied heeft van 38% de voorkeur. Het duurder maken van parkeren krijgt van een klein deel bijval (4%). In de categorie 'overig' (zie bijlage 2) staan vaak antwoorden die met pendelbussen te maken hebben. Ook heeft een deel hier de gedwongen keuze omzeild en "alle drie de antwoorden" ingevuld.

Wanneer de panelleden in of dichtbij de binnenstad wonen willen ze vaker dat het autoluwe gebied vergroot wordt, dan wanneer zij verder weg wonen. Bewoners uit Centrum (47%) en Zuid-West (45%) zijn hier bovengemiddeld vaak voor. Schalkwijkers minder vaak (22%). In dit laatste stadsdeel zijn ze bovengemiddeld vaak voor om mensen te stimuleren andere vervoersmiddelen te nemen (65%). Terwijl dat weer niet de eerste keuze is van bewoners uit Centrum (37%).

Mannen denken vaker dan vrouwen dat het vergroten van het autoluwe gebied de juiste weg is (42% tegen 32%). Daarentegen menen vrouwen vaker dat mensen gestimuleerd moeten worden om de auto te laten staan (56% tegen 46%). Ook 51 t/m 65-jarigen (59%) en 66 jarigen en ouder (60%) denken hier zo over, terwijl de jongeren van 18 t/m 35 jaar (52%) en de 36 t/m 50-jarigen (49%) weer het autoluwe gebied willen vergroten. Het hebben van een auto speelt hierbij geen rol.

2.6 Fietsverkeer

Alle respondenten konden de vragen over het fietsverkeer en fietsparkeren beantwoorden.

Aantrekkelijker maken van het per fiets bezoeken van de binnenstad

Voor bijna de helft van de Haarlemmers zouden meer en betere overdekte fietsenstallingen de beste manier zijn om Haarlem fietsaantrekkelijker te maken. Een derde acht meer fietsenrekken de juiste optie. Een aanzienlijke groep heeft zelf een manier geformuleerd in de categorie 'overig'. In deze categorie komen meerdere antwoorden regelmatig terug, zoals: betere/veiliger fietspaden/-routes, gratis/meer OV-fietsen, beide antwoordencategorieën, of 'niets'.

Tabel 2.9

Manieren om het bezoek aan Haarlemse binnenstad per fiets het best aantrekkelijker te maken (in %)

	%
Meer fietsenrekken op straat in de binnenstad	33
Meer en betere overdekte fietsenstallingen in de binnenstad	47
Weet niet	7
Overig	14

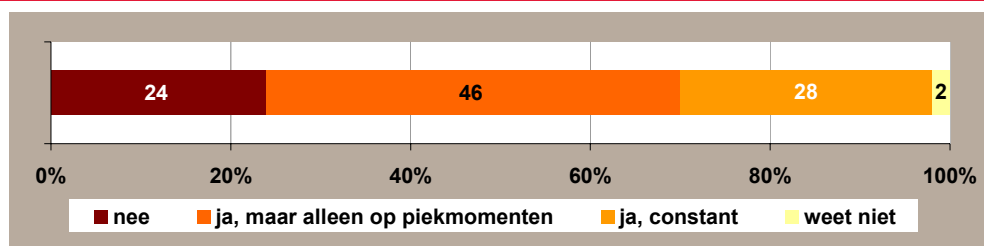
Hoe ouder de panelleden zijn des te vaker zij meer en betere overdekte fietsenstallingen wensen en des te minder vaak ze fietsenrekken als oplossing zien. Van de 18 t/m 35-jarigen wil 41% meer fietsenrekken, dit daalt stapsgewijs naar 24% onder de 66-jarigen en ouder. 30% van de jongeren wenst meer en betere fietsenstallingen en dit aandeel stijgt naar 61% onder de ouderen.

Fietsenrekken worden relatief vaak genoemd door vrouwen (38%) en bewoners van Zuid-West (40%). Schalkwijkers hebben een grotere voorkeur voor fietsenstallingen (57%).

Overlast van geparkeerde fietsen op straat

In de Haarlemse binnenstad parkeren veel mensen hun fiets op straat. Dit kan voor overlast zorgen. Van de panelleden ervaart ongeveer driekwart overlast van geparkeerde fietsen in de binnenstad. Het grootste deel hiervan vindt wel dat deze overlast alleen op zogenaamde 'piekmomenten' voorkomt.

Grafiek 2.8

Overlast van geparkeerde fietsen op straat in de binnenstad (in %)


Hoe ouder de panelleden zijn, hoe vaker zij (constante) overlast ervaren van geparkeerde fietsen in de binnenstad. Van de jongeren van 18 t/m 35 jaar ervaart 16% constante overlast, tegenover 46% van de ouderen van 66 jaar en ouder. Voorts vindt 13% van deze ouderen dat er geen overlast is van geparkeerde fietsen, terwijl dat bij de jongeren 32% is.

Aan de panelleden die antwoordden dat de fietsen voor overlast zorgen (zowel constant als alleen op piekmomenten), is daarna gevraagd op welke manier deze overlast het best kan worden tegengegaan. Tabel 2.10 laat zien dat er geen overwegende voorkeur bestaat voor een methode.

Tabel 2.10

Manieren om de overlast van geparkeerde fietsen in de binnenstad het best tegen te gaan (in %)

	%
Meer fietsenrekken op straat	31
Meer overdekte fietsenstallingen	33
Strenger handhaven op foutief geparkeerde fietsen	30
Overig	6

Alle drie de methoden krijgen elk ongeveer een derde van de stemmen. 6% formuleerde zelf een antwoord, deze hebben weer vaak te maken met een combinatie van de drie gegeven mogelijkheden. Een antwoord dat regelmatig terugkeert: 'fietswrakken verwijderen'.

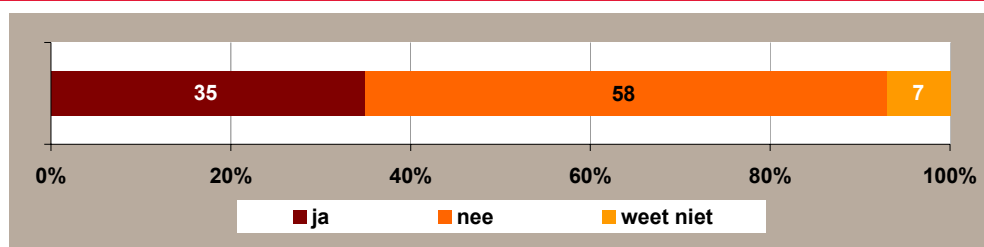
Bij vrouwen ligt de voorkeur bij meer fietsenrekken op straat (39%), terwijl mannen vaker strenger handhaven noemen (36%). Ook panelleden van 66 jaar en ouder hebben een duidelijke voorkeur voor strenger handhaven (43%), respondenten tot 50 jaar zijn weer meer geporteerd voor fietsenrekken.

Bereidheid tot betalen voor overdekte fietsenstalling

Ongeveer zes op de tien Haarlemmers wil niet betalen voor een overdekte fietsenstalling in de binnenstad. 35% is wel hiertoe bereid.

Grafiek 2.9

Bereidheid tot betalen voor overdekte fietsenstalling in binnenstad (in %)



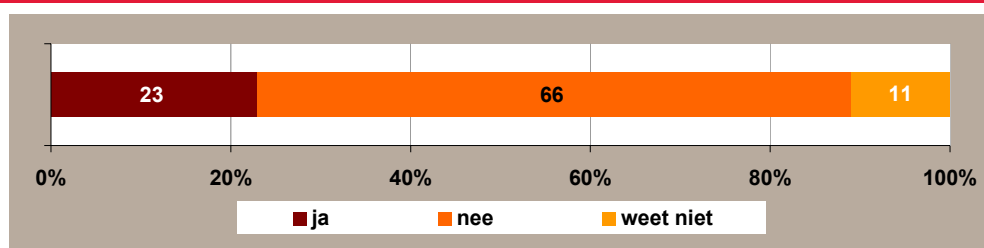
Onder mannen is de bereidheid hoger dan onder vrouwen (37% tegen 32%). Ook groeit de bereidheid met de leeftijd. Onder de jongeren van 18 t/m 35 jaar is de bereidheid zeer laag: 14%. Dit groeit naar een meerderheid bij de 66+-ers: 55%. In Zuid-West wil men het minst vaak betalen voor een overdekte fietsenstalling: 26%. In Schalkwijk is de bereidheid het grootst: 48%.

Behoefte aan (betaalde) buurtstallingen

In sommige delen van Haarlem zijn 'buurtstallingen' voor fietsen, waar bewoners tegen een kleine vergoeding gebruik van kunnen maken. Zij krijgen dan een sleutel zodat zij hun fiets in deze gedeelde stalling kunnen parkeren. Grafiek 2.10 laat zien dat de behoefte aan (meer van) deze buurtstallingen niet erg groot is.

Grafiek 2.10

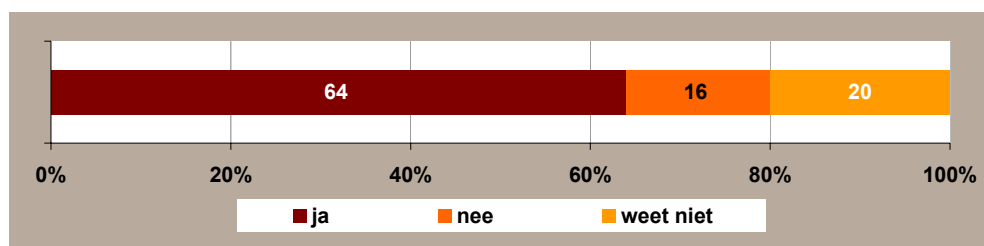
Behoefte aan (meer) buurtstallingen in de buurt (in %)



In het Centrum is de behoefte sterker aanwezig (45%) dan in andere delen van de stad. In Noord (17%), maar met name Schalkwijk (11%) is de animo het geringst. Panelleden onder de 50 jaar zijn iets enthousiaster over buurtstallingen dan oudere panelleden (ca. 27% tegen 20%).

Respondenten die behoefte hebben aan buurtstallingen mochten aangeven of zij bereid zijn om te betalen voor het gebruik van een gedeelde buurtstalling. Het blijkt dat indien de behoefte bestaat, men in meerderheid bereid is om er ook voor te betalen: 64%.

Grafiek 2.11

Bereidheid om te betalen voor een buurtstalling (in %)

In Centrum (78%) en Zuid-West (76%) is de bereidheid het hoogst en in Oost (54%) en Schalkwijk (36%) het laagst..

2.7 Suggesties om het parkeren te verbeteren

Tot slot konden panelleden nog suggestie aandragen hoe het parkeren (auto en/of fiets) in Haarlem te verbeteren. In totaal kwam bijna de helft van de respondenten met één of meer voorstellen. Deze zijn gerubriceerd en terug te vinden in tabel 2.11.

De suggestie die het vaakst wordt gedaan is om één of meer grote parkeermogelijkheden aan de rand van de stad te realiseren, met (gratis of goedkoop) vervoer naar de binnenstad. 10% van de panelleden die suggesties deden ziet dit als dé oplossing. Verder hebben veel opmerkingen te maken met extra fietsenstallingen (8%) en –rekken (6%). Ook ziet men regelmatig de oplossing in strenger handhaven, in algemene zin (7%), maar ook bij specifiek het fietsverkeer (6%) en autoverkeer (4%).

Andere voorstellen die eruit springen:

- beperking van aantal auto's per huishouden (vergunningenbezit duurder maken of niet vrijgeven voor een extra auto);
- autoluw maken van binnenstad; en
- efficiënter gebruik van de huidige (fiets)parkeerruimte (door bijvoorbeeld vakken te schilderen).

Tabel 2.11

Meest genoemde suggesties voor het verbeteren van parkeren (auto en fiets) in Haarlem (in absolute aantallen en % v/h totaal)

	aantal	%
Grote parkeermogelijkheid a/d rand van de stad met (gratis) vervoer naar de binnenstad	75	10
Meer plek voor de fiets: fietsstallingen en plaatsen	62	8
Handhaven: algemeen	51	7
Beperking van meerdere auto's per huishouden (vergunningen)	50	7
Handhaven: fiets	44	6
Meer fietsenrekken (of aanpassen van vorm)	43	6
(Deels) autoluw maken van binnenstad	38	5
Efficiënter gebruik (fiets)parkeerruimte (vakken bijv.)	36	5
Handhaven: auto	31	4
Extra parkeergarage(s)	27	4
(Verplichte) parkeervoorzieningen treffen bij nieuwbouw	26	4
OV: verbeteren	23	3
Parkeertarief: lager	22	3
Betere routing auto/fiets door de stad	22	3
Ondergrondse parkeergarages	21	3
Meer plek voor de auto	19	3
Parkeertarief: differentiatie	19	3
OV: gratis/goedkoper	18	2
Meer P+R	16	2
Meer Stop & Go	15	2
Gratis parkeren	8	1
Parkeertarief: hoger	7	1
OV: stimuleren	7	1

NB. Meerdere antwoorden mogelijk

Bijlage

I Vragenlijst