



Rapportage wijkenquête Olofsbuurt-Westerkwartier  
Mei 2002



**Conceptrapportage**

# Inleiding

In oktober 2001 is door de gemeente Delft een gereguleerd parkeersysteem ingevoerd in de wijken Olofsbuurt en Westerkwartier. De invoering hangt samen met de invoering van een zeer streng parkeerbeleid in de binnenstad van Delft. De gemeente Delft stuurt aan op een compleet parkeersysteem waarbij de verschillende wijken gereserveerd worden voor de bewoners en dat bezoekers van Delft gebruik maken van parkeergarages of het openbaar vervoer verkiezen boven het gebruik van de auto.

De voorstellen hebben tot de nodige commotie geleid in binnenstad en omliggende wijken. Veel bewoners van de wijken Olofsbuurt en Westerkwartier hebben grote twijfels over het nut en het functioneren van een dergelijk systeem. Na veel protest en overleg is tussen belangenvereniging en gemeente afgesproken dat het voorgestelde systeem als proef zou worden ingevoerd in de beide wijken. Deze proef zou na 1 jaar uitgebreid worden geëvalueerd. Daarnaast zou de gemeente 120 extra parkeerplaatsen aanleggen (in een periode van twee jaar) verdeeld over de beide wijken, en enkele 'grijze' plekken legaliseren, om de grootste nood te lenigen.

Er is inmiddels een intentieverklaring tussen de wethouder en de belangenvereniging opgesteld waarin vast ligt hoe de proef moet worden geëvalueerd. Dit document is al bijlage bij dit onderzoek toegevoegd. De belangenvereniging zou in het kader van de evaluatie een tevredenheids onderzoek doen onder de bewoners van de beide wijken. Dit onderzoek is afgerond en het onderhavige document beschrijft hiervan de resultaten.

# Inhoudsopgave

**Inleiding**

**Inhoudsopgave**

**Doelstellingen**

**Respondenten**

**Deelgebieden**

**Resultaten van het onderzoek**

Autobezit

Autobezit overige

Foutparkeren

Invloed van het NS-station

Bloktijden

Handhaving

Grijze locaties

Mix-plaatsen

Laad- en los plaatsen

Effecten

Bezoekerspas

Bezoekers

Gebruiksprofiel voertuigen

Parkeerafstand tot de woning

Zoektijd parkeerplaats

Wachttijd problematiek

Betalingsbereidheid

Verbeteringen

Eindoordeel

**Conclusies van het onderzoek**

## Doelstellingen

De centrale doelstelling van het onderzoek betreft het meten van de tevredenheid van de bewoners van de Olofsbuurt en het Westerkwartier. Hieruit zijn een aantal onderzoeksvragen geformuleerd:

- Hoe gaat men om met het parkeersysteem?
- Heeft het parkeersysteem een wijziging in het autobezit tot gevolg gehad?
- Is men van mening dat de parkeerdruk is gewijzigd?
- Speelt het NS-station een significante rol in het functioneren van het systeem?
- Zijn er momenten in de week aan te geven waarop er ondanks het systeem toch nog een te hoge parkeerdruk beleefd wordt?
- Hoe denkt men over de handhaving van het systeem?
- Hoe denkt men over de bloktijden? Wil men ze aanpassen? en zo ja, hoe?
- Zijn er nog 'grijze' plekken in de wijk? zo ja, waar?
- Hoe denkt men over mix- en laad/losplaatsen? en het gebruik daarvan?
- Zijn de beoogde neven-effecten van het systeem waargemaakt?
- Hoe wordt het gebruik van de bezoekerspas ervaren?
- Is er een verandering opgetreden in de parkeer mogelijkheden/afstanden/zoektijden?
- Hoe denkt men over een wachtlijst?
- Hoe denkt men over het tarief

## Respondenten

De wijkenquête is uitgezet onder circa 3500 adressen verdeeld over de beide wijken. Om een goed beeld van de problematiek te krijgen is het van belang dat de respondenten een goede doorsnede van de wijk bewoners is. Dit kon door de opzet van de enquête niet worden gemanipuleerd. De resultaten zijn echter gunstig.

Het aantal geretourneerde formulieren is naar rato van het aantal adressen verdeeld over beide wijken: 63%(Olofsbuurt) en 35%(Westerkwartier). Wanneer deze formulieren per wijk nog worden verdeeld over twee gebieden (zie kaart op volgende pagina) blijkt dat ook hier een evenwichtige verdeling tot stand is gekomen.

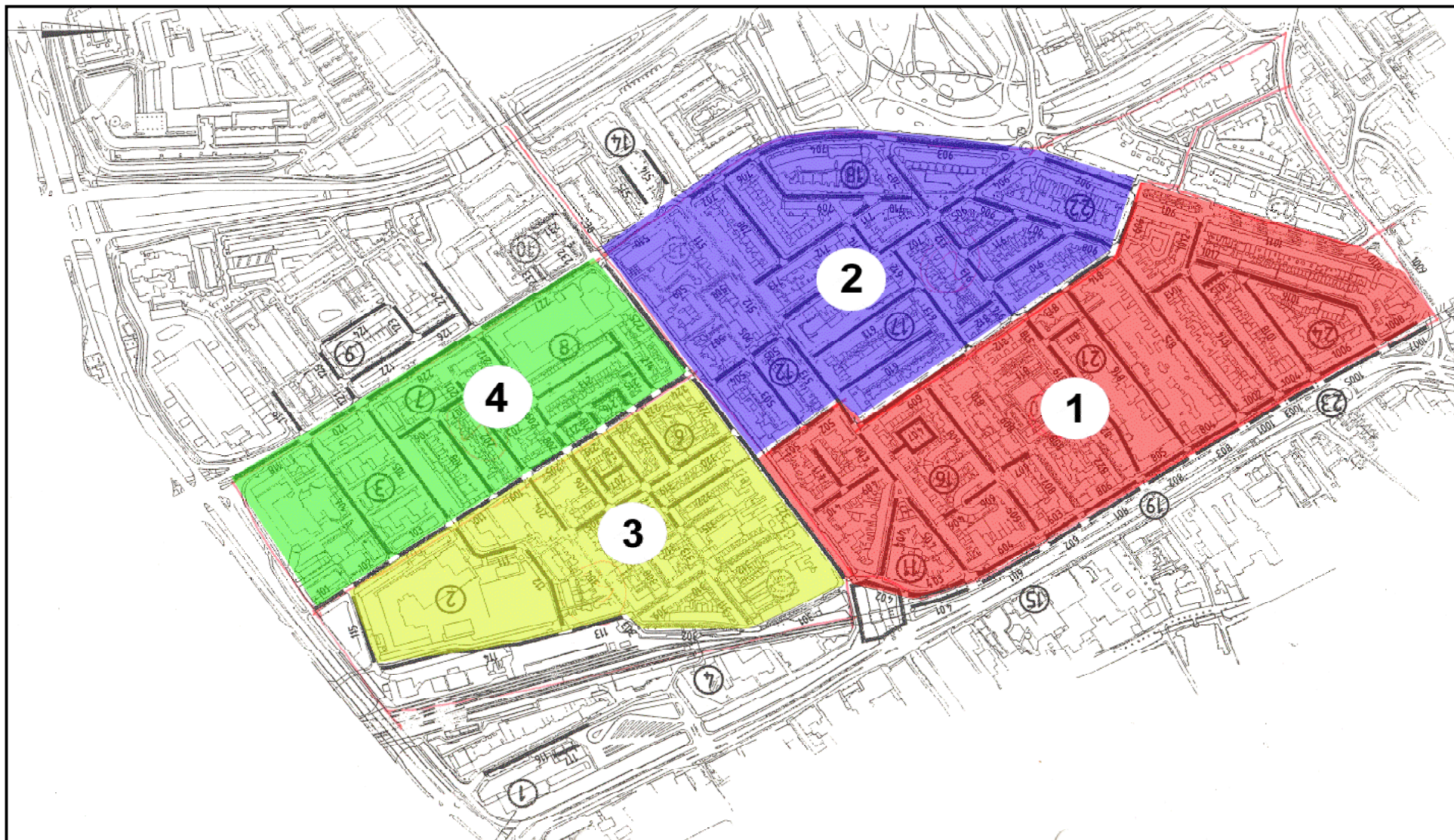
Bovendien blijken 14% van de respondenten geen auto te bezitten, zodat er geen eenzijdige groep belanghebbenden aan het woord is in de enquête.

<b>Responseoverzicht</b>					
Aantal uitgezet	3600		100 %		
Aantal ingeleverd	581		16 %		
<b>Verdeling over deelgebieden volgens kaart</b>					
Olofsbuurt	365	63	deelgebied	199	34
			deelgebied	166	29
Westerkwa	206	35	deelgebied	107	18
			deelgebied	99	17
onbekend	10	2	onbekend	10	2
<b>Totaal</b>	<b>581</b>	<b>100</b>		<b>581</b>	<b>100</b>

## Deelgebieden

Aan de hand van de postcodes zijn de bewoners ingedeeld in vier deelgebieden:

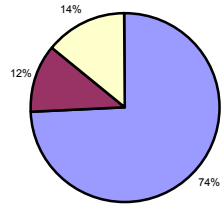
- 1 - voorkant Olofsbuurt
- 2 - achterkant Olofsbuurt
- 3 - voorkant Westerkwartier
- 4 - achterkant Westerkwartier



## **Resultaten van het onderzoek**

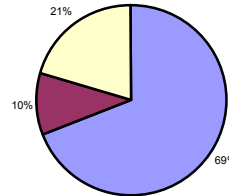
# Autobezit

grafiek 1: particulier autobezit



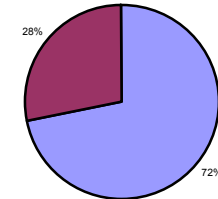
1 auto 2 of meer auto's geen auto

grafiek 2: bezit parkeervergunning prive



1 vergunning 2 of meer vergunningen geen vergunning

grafiek 3: bezit bezoekerspas prive



1 bezoekerspas geen bezoekerspas

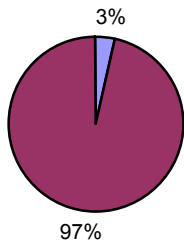
## Particulier autobezit

Om een beeld te geven van de respondenten is de geenqueteerden gevraagd naar hun autobezit en of zij in het bezit waren van een vergunning danwel een bezoekerspas. Bij de grafieken 5 en 6 is de verdeling gegeven over de 3% bedrijfswagensbezitters uit grafiek 4.

**Opvallend was dat 15 particulieren en bedrijven aangeven dat zij 2 of meer bezoekerpassen hebben.**

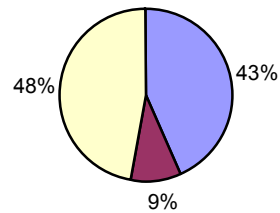
## Bedrijf autobezit

grafiek 4: bezit bedrijfswagens



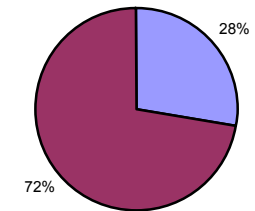
2 of meer wagens geen bedrijfswagen

grafiek 5: bezit vergunning bedrijven



1 vergunning 2 of meer vergunningen geen vergunning

grafiek 6: bezit bezoekerspassen bedrijf



1 bezoekerspas geen bezoekerspassen



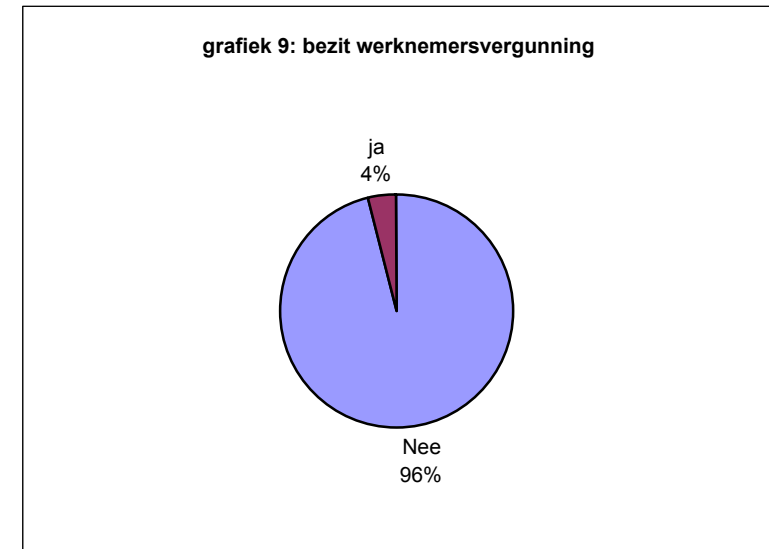
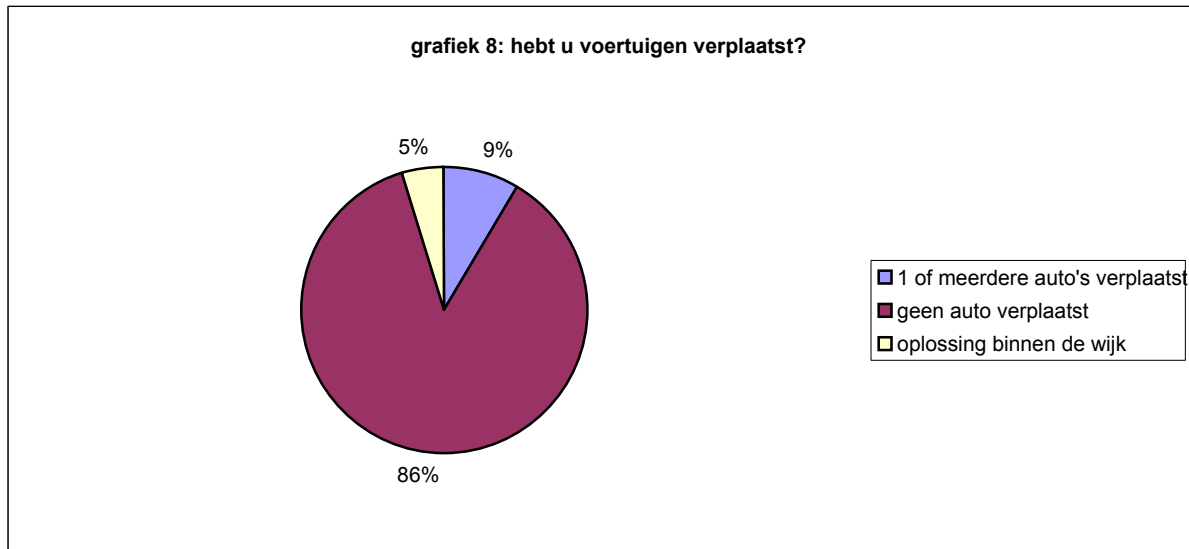
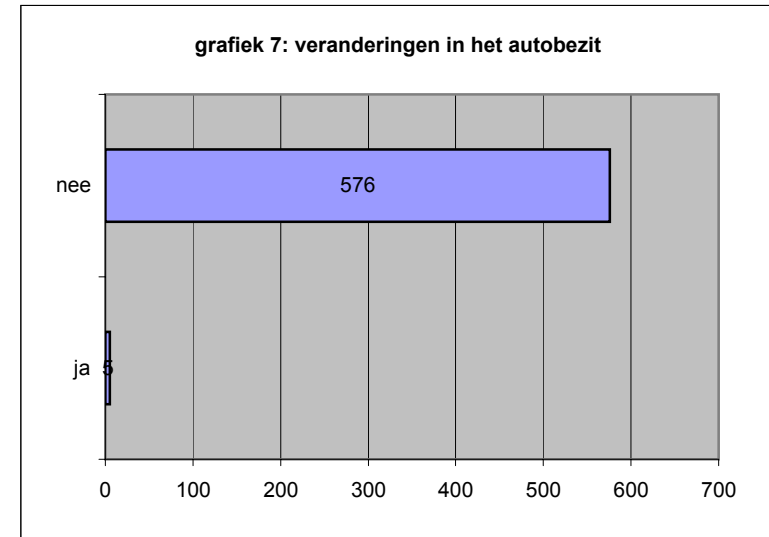
## Autobezit overige

Naast het onderzoeken van het autobezit en de eventuele vergunningen zijn ook een aantal vragen gesteld over de aanpassingen die mensen hebben gedaan in hun auto gebruik.

Slechts 5 respondenten zeggen 1 auto te hebben weggedaan onder invloed van het systeem. Dit betekent dat de daling van het aantal auto's over de hele wijk ca. 0,8% is (5 op 655 auto's). Hier kan dus nauwelijks gesproken worden van een 'effect'.

Daarnaast is gevraagd om en bedrijven in het bezit waren van een werknemersvergunning. Slechts 2 bedrijven (op 53) zegt een dergelijke vergunning te hebben. De vergunning is later aan de verordening toegevoegd en derhalve waarschijnlijk bij veel bedrijven nog onbekend. Ook de prijs van deze vergunning kan een rol spelen in het kleine aantal.

Tenslotte is mensen ook gevraagd of zij voor 1 of meerdere van hun auto's (in dit geval zijn bedrijfswagens hier ook bij gerekend) een andere oplossing hebben gevonden dan een parkeervergunning. 5% zegt binnen de wijk een oplossing te hebben gevonden. Maar liefst 9% van de respondenten zegt 1 of meerdere auto's te hebben verplaatst hetgeen 56 auto's betekent. Deze auto's zullen voor het merendeel hun toevlucht zoeken tot omliggende wijken waar geen gereguleerd parkeersysteem van kracht is.



# Ervaring parkeerdruk

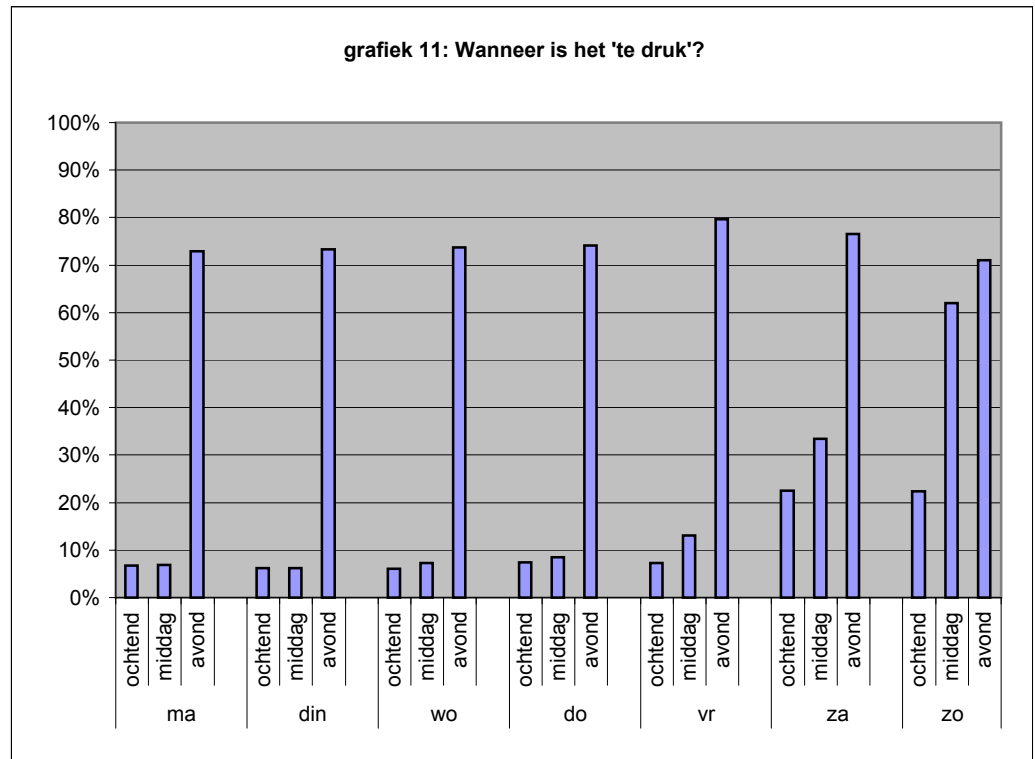
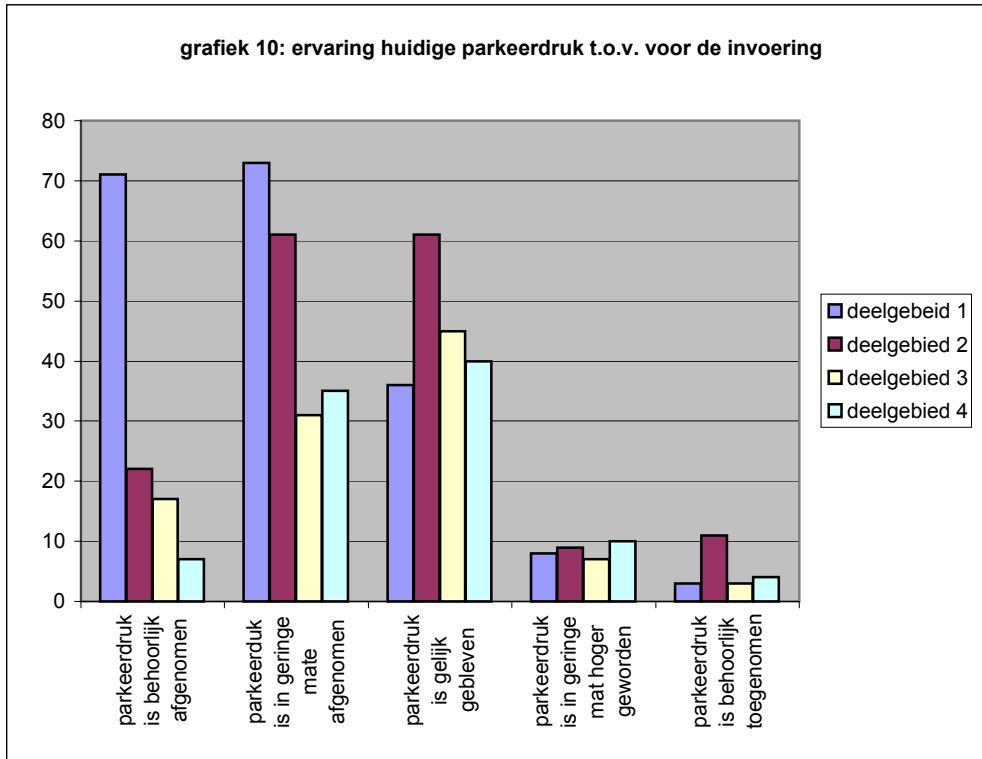
De bewoners van de vier deelgebieden (zie kaart) denken heel anders over huidige parkeerdruk ten opzichte van de parkeerdruk voor de invoering van het systeem. Hoe verder het deelgebied van de binnenstad afligt, hoe minder verandering er is opgetreden. De bewoners uit deelgebied 1 geven aan dat de parkeerdruk behoorlijk is afgenomen, de bewoners van deelgebied 4 geven aan dat de parkeerdruk maar beperkt is afgenomen of zelfs gelijk is gebleven.

Oorzaken zouden kunnen zijn:

- De controle in deelgebied 1 is beter
- Het aantal auto's wat hier stond dat van bezoekers van de binnenstad was veel groter dan elders.
- De Phoenixgarage is een goed alternatief voor het parkeren in de wijk.

De verandering in de parkeerdruk betekent echter niet dat ook men de parkeerdruk aanvaardbaar vindt. Bij vraag of men de momenten van de week kon aangeven waarop men het als 'te druk' ervaarde doen de respondenten een eenduidige uitspraak.

- Alle avonden zijn te druk
- De vrijdagavond wordt het te drukste moment aangeven
- De zaterdagen en zondagen worden ook overdag als meest problematisch ervaren.

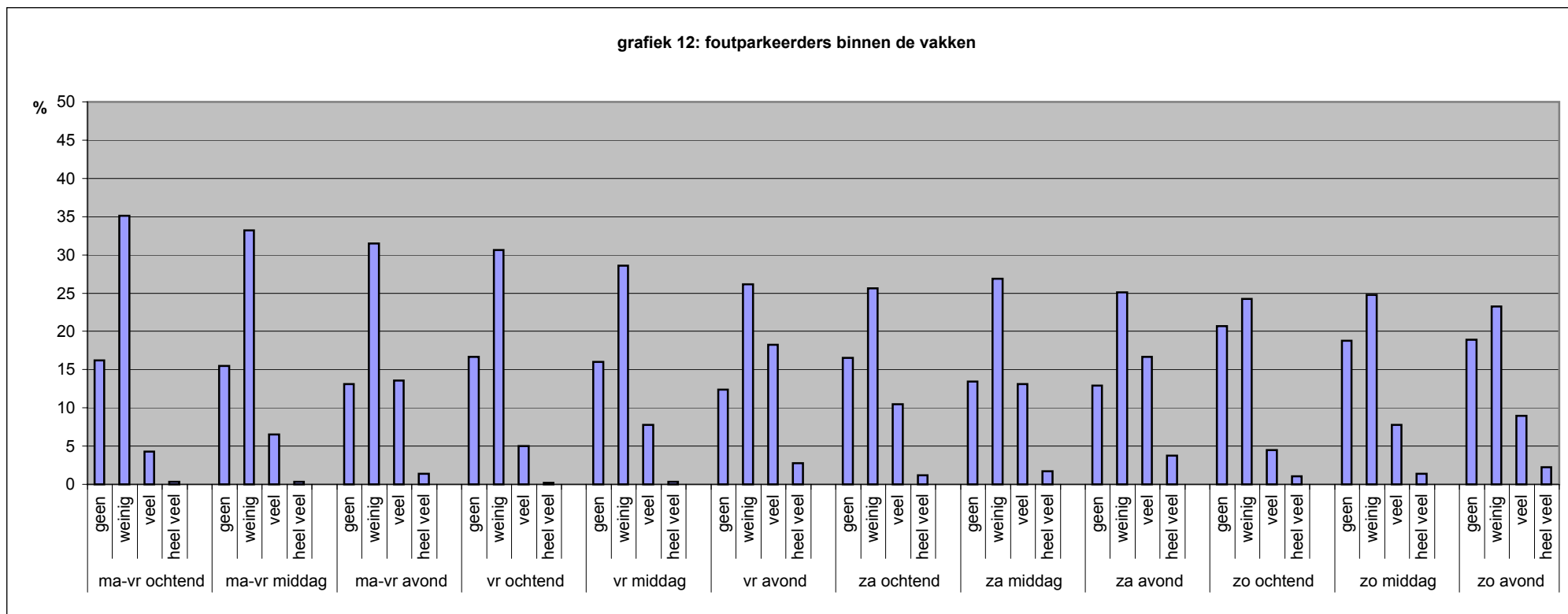


# Foutparkeren (1)

De geenqueterden werd gevraagd om aan te geven op welke momente van de week er teveel mensen fout geparkeerd stonden, gescheiden in twee groepen: foutparkeerders in de vakken (niet betaald) en foutparkeerders buiten de vakken. De vraag was niet bedoeld om exacte getallen te krijgen over de foutparkeerders maar om een indruk te krijgen van de ervaring van de bewoners op dit punt. Veel respondenten hebben dat echter niet begrepen waardoor een groot aantal van hen de vraag heeft overgeslagen. De respondenten die de vragen wel hebben ingevuld laten een evenwichtig beeld zien.

Meer dan de helft van de respondenten geeft aan dat er permanent sprake is '**weinig**' foutparkeerders in de vakken. Op de doordeweekse avonden ziet men ook een toename van deze foutparkeerders. Op de vrijdag middag en avond, evenals op de zaterdag is sprake van significant aantal dat spreekt van '**veel**'

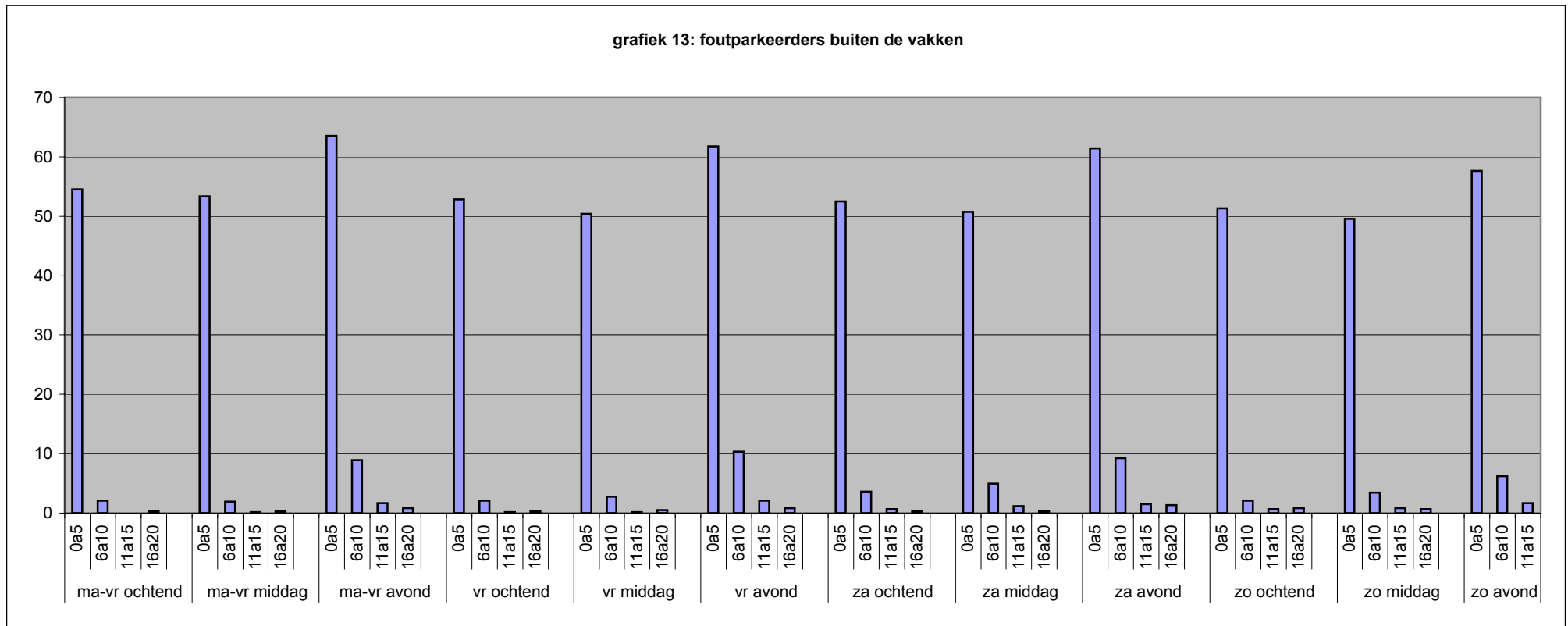
grafiek 12: foutparkeerders binnen de vakken



## Foutparkeren (2)

Het aantal foutparkeerders buiten de vakken wordt gedurende de hele week gelijkmatig becijferd. Er is permanent sprake van 0 tot 5 foutpakeerders en op de avonden is er een toename te zien tot naar 6 tot 10. Met name de vrijdagavond is hierbij een uitschieter.

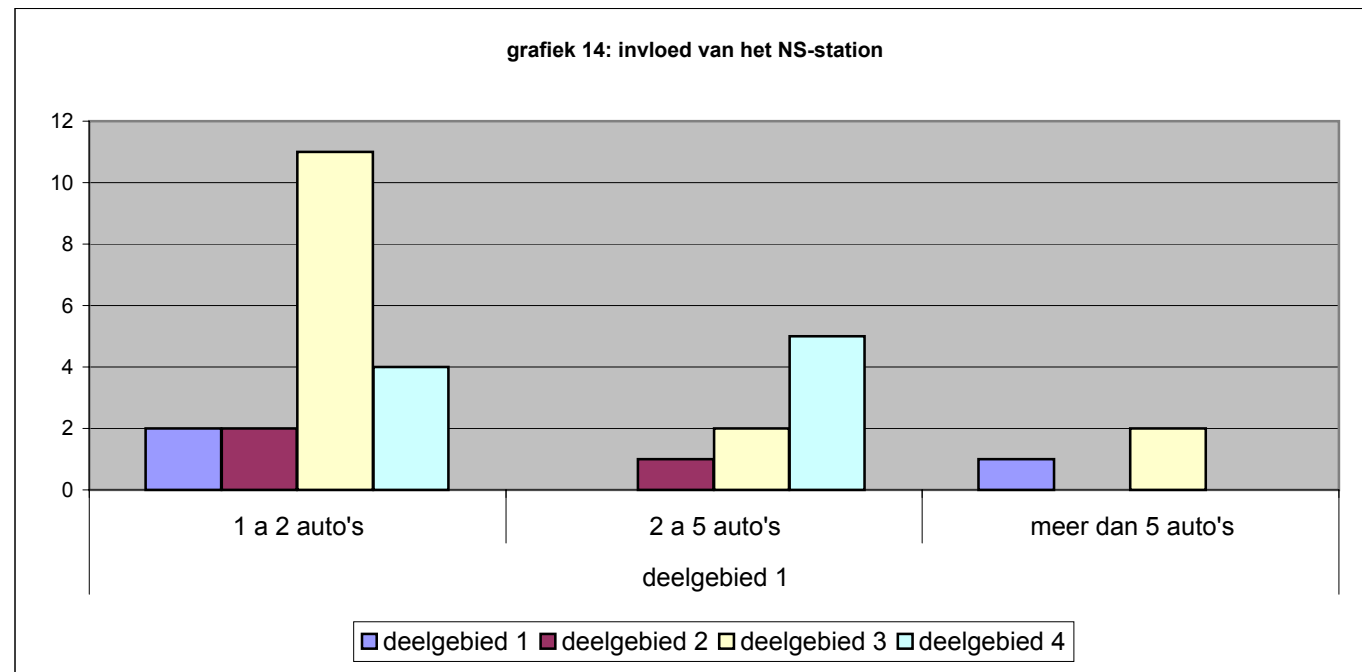
grafiek 13: foutparkeerders buiten de vakken



## Invloed van het NS-station

Veel bewoners hebben zich in het verleden beklaagt over het aantal mensen dat met de auto naar het NS-station rijdt, de auto in de wijk parkeert en vervolgens met de trein verder reist. Onder invloed van het parkeersysteem, waarbij men zijn auto niet meer de hele dag kan laten staan zou dit probleem grotendeels verholpen moeten zijn. Toch geeft een aantal respondenten nog steeds aan hiervan last te hebben. In grafiek 14 is aangegeven hoeveel respondenten dit hebben aangegeven, gesorteerd op deelgebied. Het valt op dat deelgebied 3, dus het wijkdeel direct achter het station, relatief de meeste problemen heeft.

Het is onduidelijk of deze foutparkeerders gedurende de dag het risico van een boete nemen en hem elke dag toch in de wijk parkeren of dat zij wellicht gebruik maken van een bezoekerspas.



## Bloktijden - gedurende de week

Een zeer moeilijk onderdeel van het parkeersysteem betreft de vaststelling van de bloktijden. Dit betekent dat daar in de enquête uitgebreid aandacht is besteed om te onderzoeken de ervaringen van de bewoners precies zijn en hoe zij, op basis van de erveringen, aanpassingen zouden willen maken op deze tijdenwillen. Ook bij dit onderdeel blijkt de onderverdeling in plaats van wonen in de wijk weer erg belangrijk.

In grafiek 15 is per deelgebied aangegeven wat de respondenten dachten over de bloktijden. Bloktijden optimaliseren betekent zoveel als het maximaal verruimen van de tijden, dus bijvoorbeeld van 8.00 uur tot 24.00 uur. Bloktijden behouden betekent dat de huidige tijden worden aangehouden en bloktijden veranderen betekent dat men een andere optie verkiest waaronder ook het afschaffen van een of meerdere blokken.

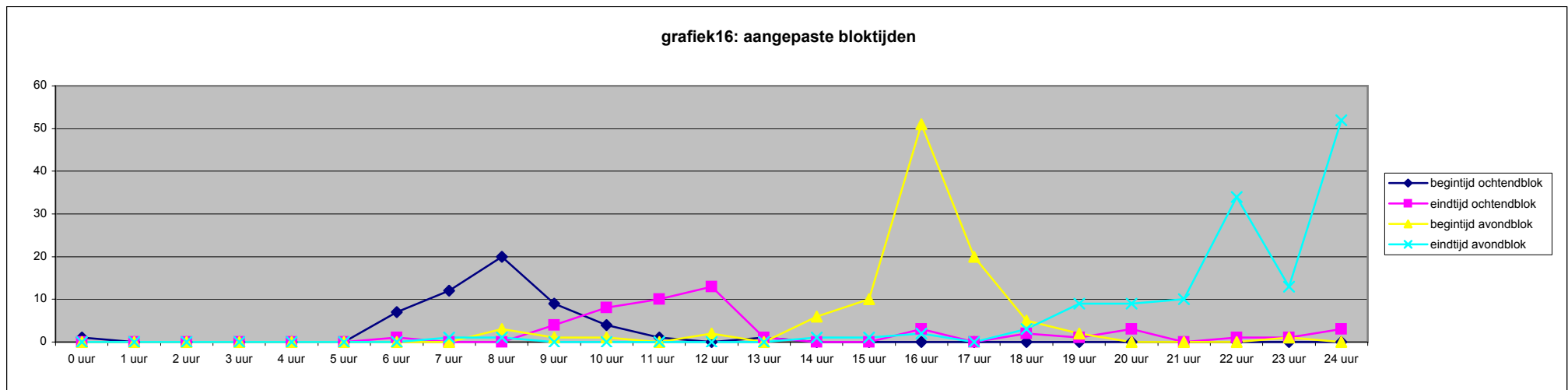
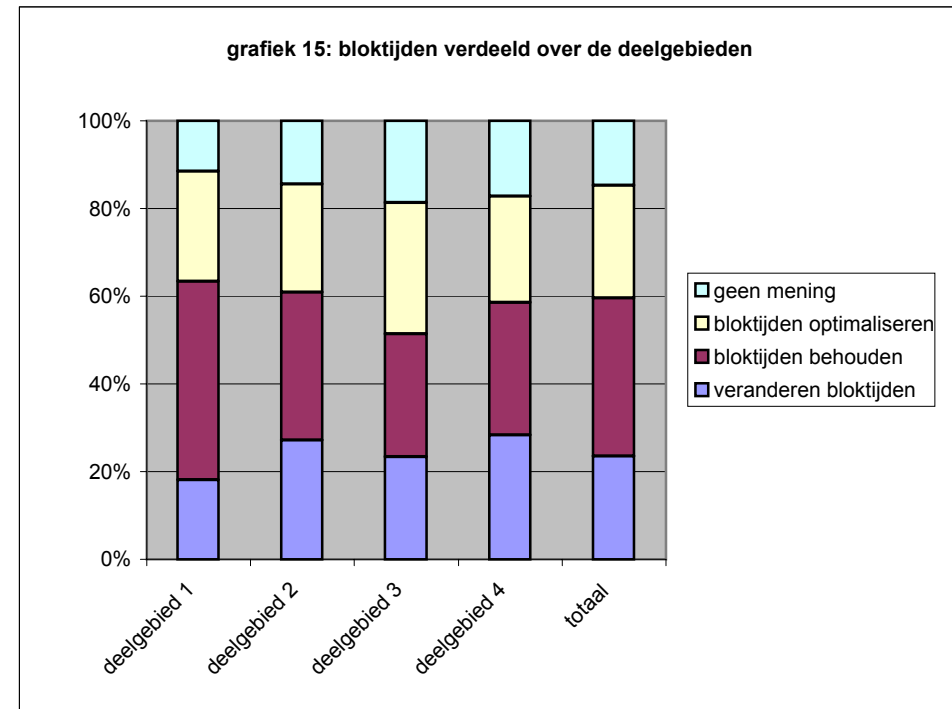
in grafiek 16 staan de bloktijden die mensen aangegeven hebben uitgezet in tijden. Daarnaast wilden 60 mensen het ochtendblok laten vervallen, en 20 mensen het avondblok.

Uit de grafiek blijkt dat men het ochtendblok en het avondblok verder wil opruimen, nl.:

ochtendblok: 8.00 uur tot 12.00 uur

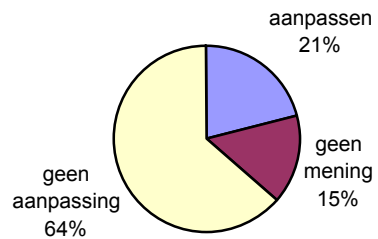
avondblok: 16.00 uur tot 22.00/24.00 uur

Tesamen met de mensen die bloktijden willen optimaliseren vormen zij een



## Bloktijden - koopavond

grafiek 16: koopavond aanpassen?

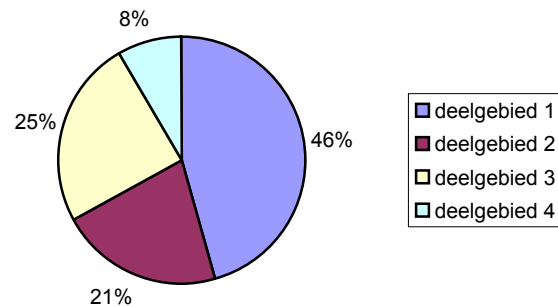


Er is ook gevraagd of men wil aangeven hoe men denkt over de koopavond. Een relatief klein aandeel 21% vindt dat er een speciale bloktijd voor de koopavond moet komen. Echter wanneer men deze 21% verdeelt over de deelgebieden dan blijkt dat 67% van deze mensen uit de Olofsbuurt komen.

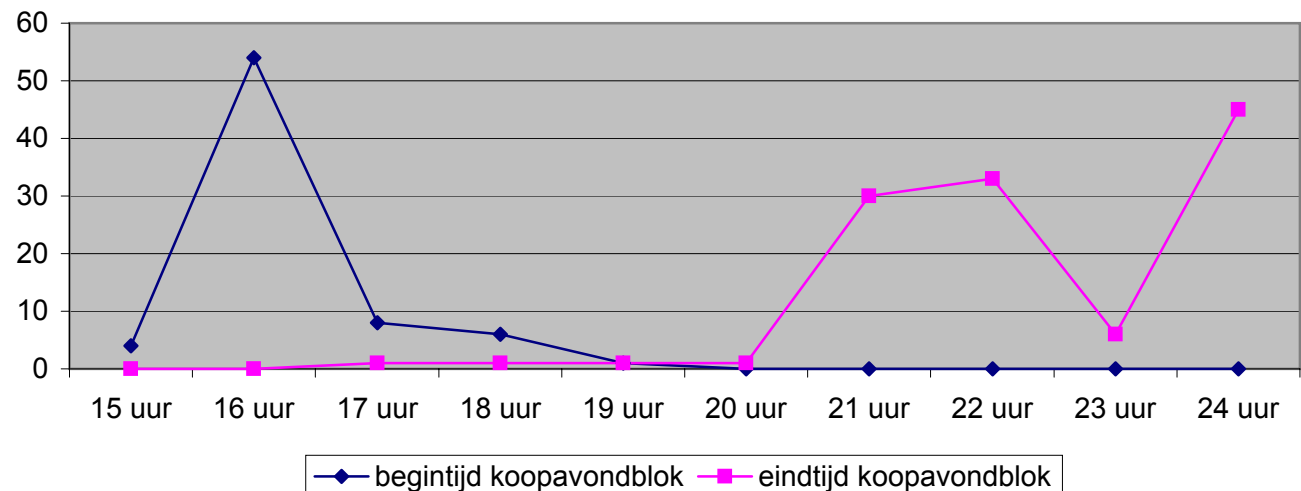
Bovendien hebben mensen die bij het vorige onderdeel gesteld hebben dat ze de bloktijden willen optimaliseren deze vraag niet ingevuld waardoor dit percentage waarschijnlijk te laag ligt.

In grafiek 18 zijn de voorgestelde tijden uitgezet. Opnieuw blijkt hier, zoals ook bij het vorige onderdeel dat mensen de bloktijden zouden willen oprekken van af 16.00 uur tot 22.00/24.00 uur.

grafiek 17: verdeling koopavond over deelgebieden

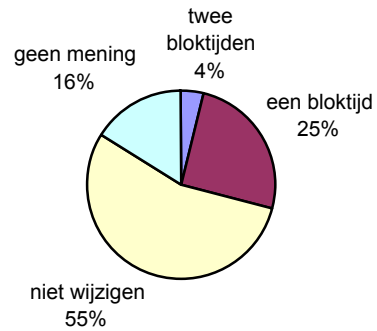


grafiek 18: aangepaste koopavond tijden



# Bloktijden - zaterdag

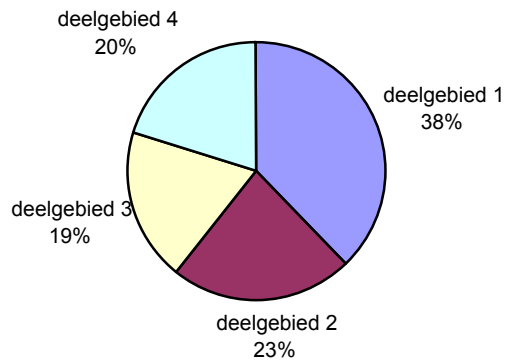
grafiek 19: zaterdag bloktijd



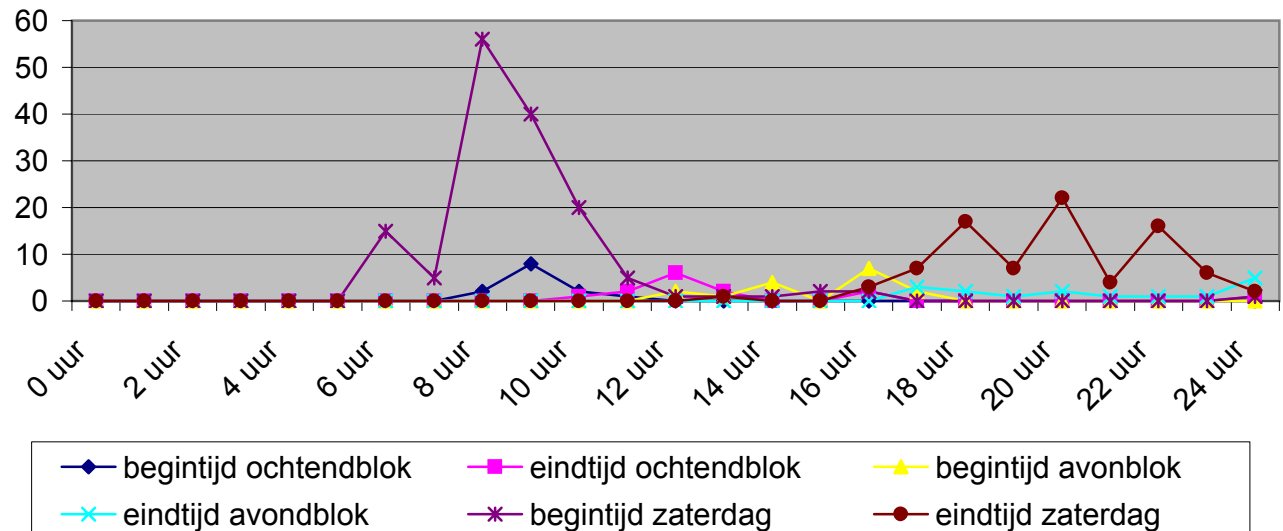
Voor de zaterdagen en de koopzondagen is ook gevraagd hoe men de bloktijden zou willen hanteren op basis van de huidige ervaringen. Ook hierbij blijkt weer uit grafiek 19 en 20 (waarbij grafiek 20 een uitsplitsing is van de 29% uit grafiek 19 die een aanpassing wi.) dat de bewoners uit de Olofsbuurt veel voelen voor een aanpassing van de zaterdag.

Een zeer beperkt aantal mensen wil twee verdeelde bloktijden, maar een aanzienlijk aandeel wil een bloktijd van ongeveer 9.00 uur tot 19.00 uur of later.

grafiek 20: verdeling aanpassing over deelgebieden



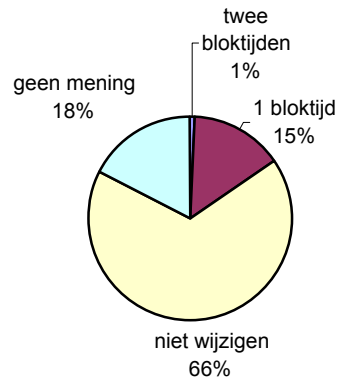
grafiek 21: zaterdag bloktijden





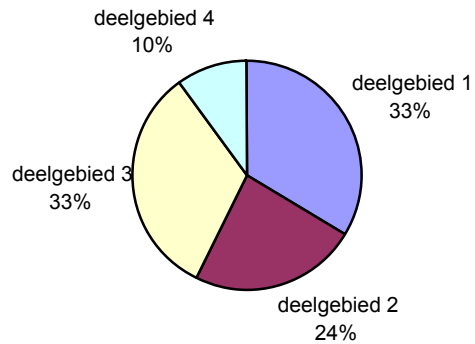
# Bloktijden - koopzondag

grafiek 22: aanpassing koopzondag

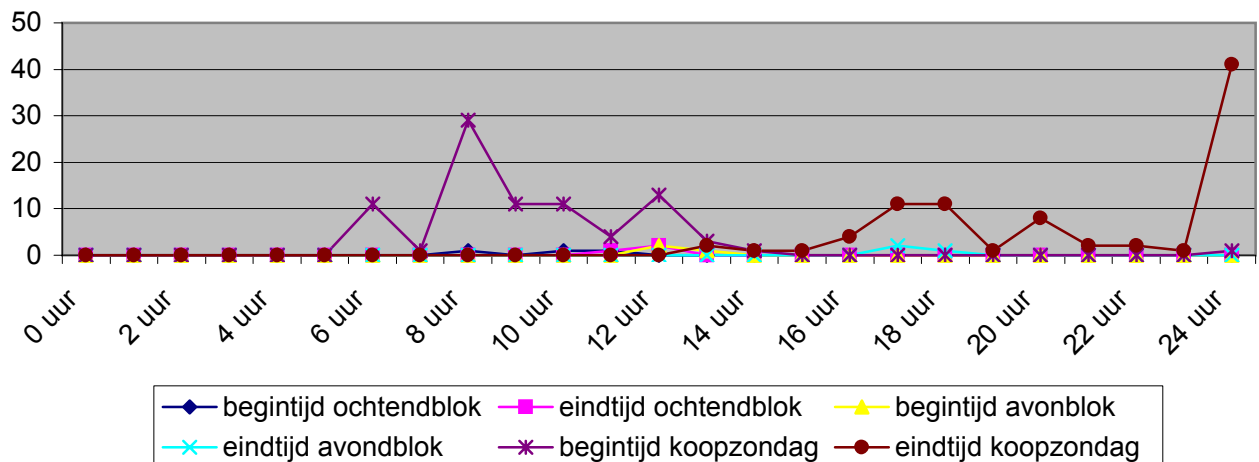


De koopzondag geeft een vergelijkbaar beeld als de zaterdag. Een zeer beperkt aantal mensen wil twee verdeelde bloktijden, maar een aanzienlijk aandeel wil een bloktijd van ongeveer 9.00 uur tot 19.00 uur of later.

grafiek 23: verdeling aanpassing over deelgebieden



grafiek24: zondag met 2 bloktijden



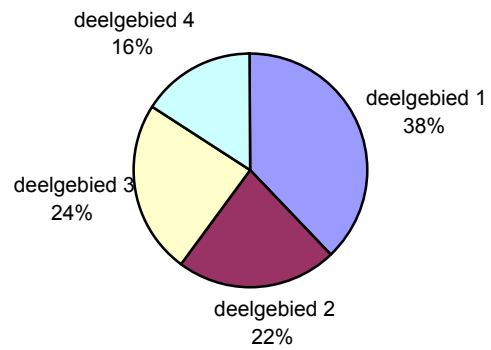
## Bloktijden - zon- en feestdagen

grafiek 25: Systeem op koopzondagen



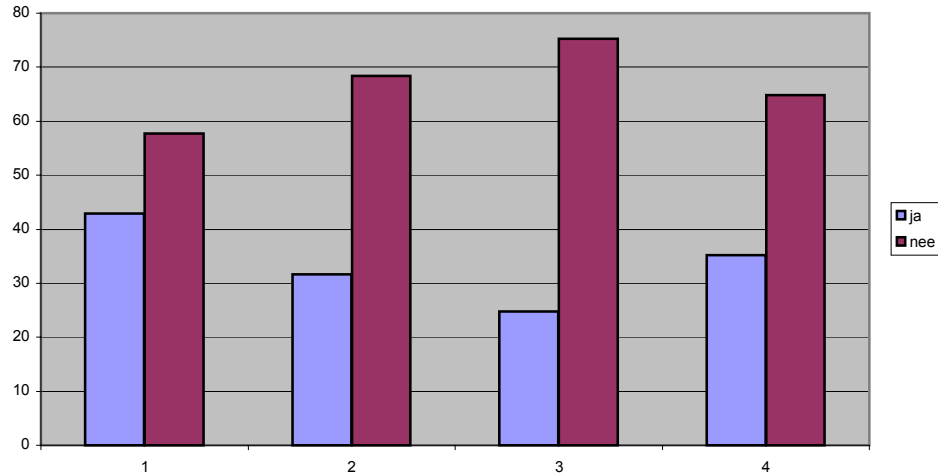
Tenslotte is nog gevraagd of men vond dat het systeem moest worden toegepast op zon- en feestdagen. Een minderheid van de mensen is hiervoor 31%, maar ook hier blijkt weer dat van deze 31% ruim 60% uit de Olofsbuurt komt

grafiek 26: verdeling over deelgebieden



# Handhaving

grafiek 28: tevredenheid verdeeld over deelgebieden



De handhaving is een zeer belangrijk aspect van het parkeersysteem. Zonder controle is de slaagkans nihil.

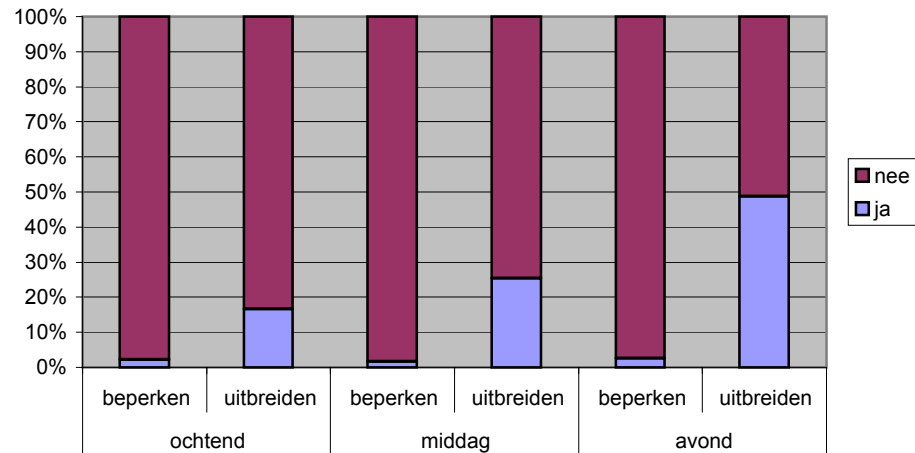
De tevredenheid onder de bewoners is niet bepaald positief te noemen. In het meest positieve deelgebied is een minderheid te vreden over de controle. In deelgebied 3 is maar liefst ruim 70% ontevreden.

Als de respondenten gevraagd wordt naar hun motivatie voor deze ontevredenheid ten aanzien van de mate van controle geven zij een onevenwichtig beeld. Op vraag of de controle moet worden beperkt is men duidelijk; nee. Wanneer er echter gevraagd wordt of men dan wil uitbreiden geeft men geen eenduidig antwoord.

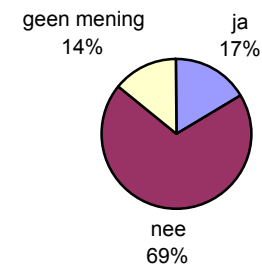
Dit zou verklaard kunnen worden door het feit dat men angst heeft dat de tarieven zullen stijgen naarmate er meer controle komt.

Wanneer de respondenten gevraagd wordt of het acceptabel is om de prijs van de vergunning te koppelen aan de hoeveelheid controle dan stelt 69% van hen dat ze dat niet acceptabel vinden. Het signaal wat men hiermee afgeeft is belangrijk daar de prijs van de vergunning in het eerste jaar zelfs extra laag was in verband met de proef.

grafiek 29: Controle uitbreiden of beperken?



grafiek 30: is een verdubbeling van het tarief acceptabel?



## Grijze locaties

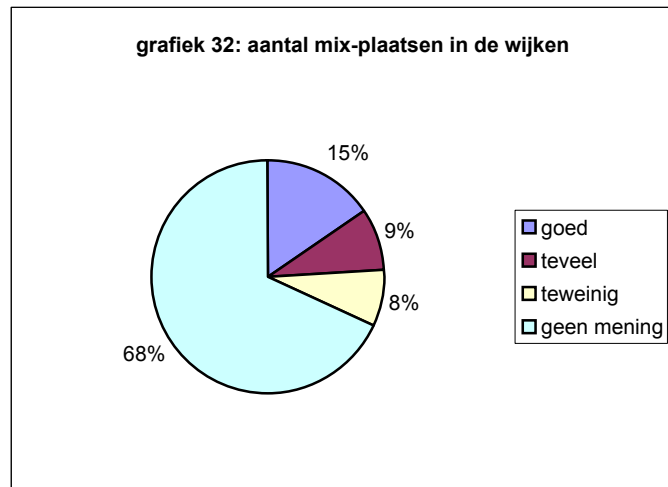


De gemeente heeft in de wijk diverse zogenaamde grijze plekken gelegaliseerd. In de enquête is gevraagd of bewoners nog plekken in hun straat kenden die eenvoudig te legaliseren zouden zijn zonder verlies van leefkwaliteit.

In het kader van deze enquête is het niet een criterium om de proef op te becijferen en dienen de uitkomsten slechts als indicaties voor de gemeente.

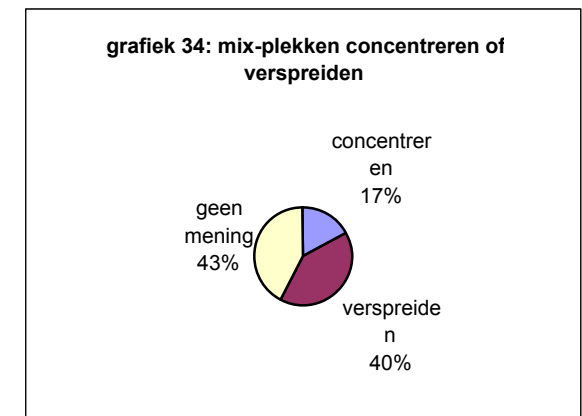
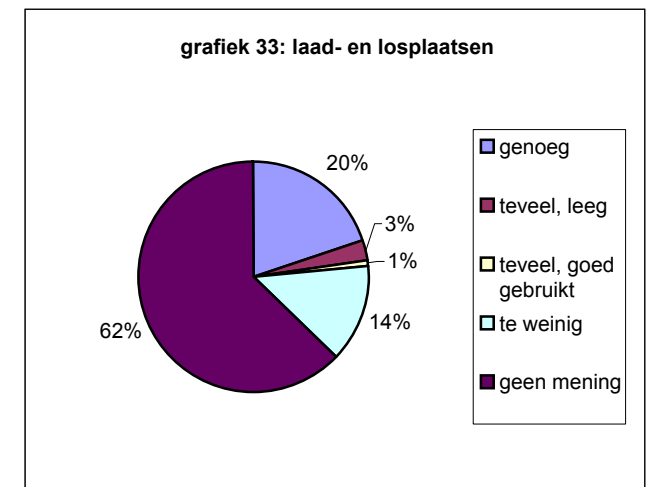
27% van de geenqueteerden zei een dergelijke plaats te kennen en hebben deze omschreven. Deze omschrijvingen zijn bij deze enquête gevoegd als bijlage.

## Mixplaatsen



Er zijn ook vragen gesteld aangaande mixplaatsen (vergunninghouders en betaald parkeren gecombineerd) en naar de ervaringen met de laad- en losplaatsen. Deze vragen bleken echter moeilijk beantwoordbaar waardoor een grotere meerderheid invulde over deze aspecten geen mening te hebben. Om die reden wordt er verder niet op ingegaan. Het enige aspect aangaande mixplekken waarover de meerderheid van de mensen een mening had was de vraag of het beter zou zijn de mix=plaatsen te concentreren of te verspreiden over de wijken. Grafiek 34 geeft de respons weer. In tegenstelling tot het gemeentebestuur is een substantieel deel van de bewoners voor het verspreiden van de mixplaatsen.

## Laad/los plaatsen

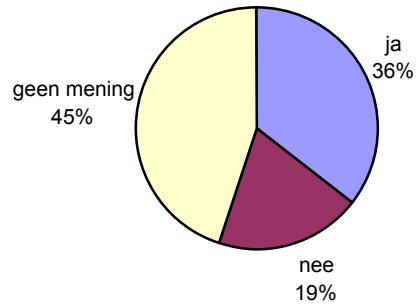


## effect - voertuigen

## effect - zoekverkeer

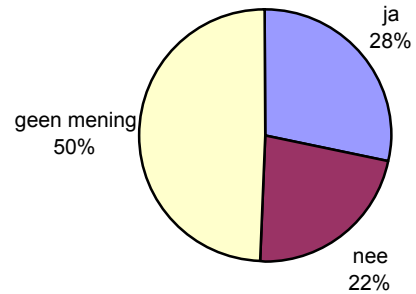
## effect - veiligheid

grafiek 35:  
vermindering verwaarloosde voertuigen



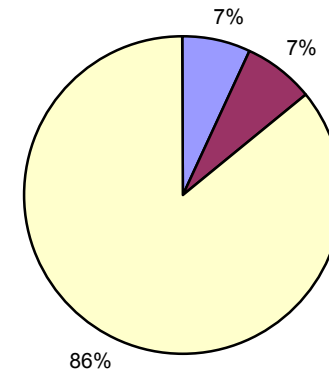
36% van de respondenten is van mening dat er een vermindering is opgetreden in het aantal verwaarloosde voertuigen

grafiek 36: vermindering zoekverkeer



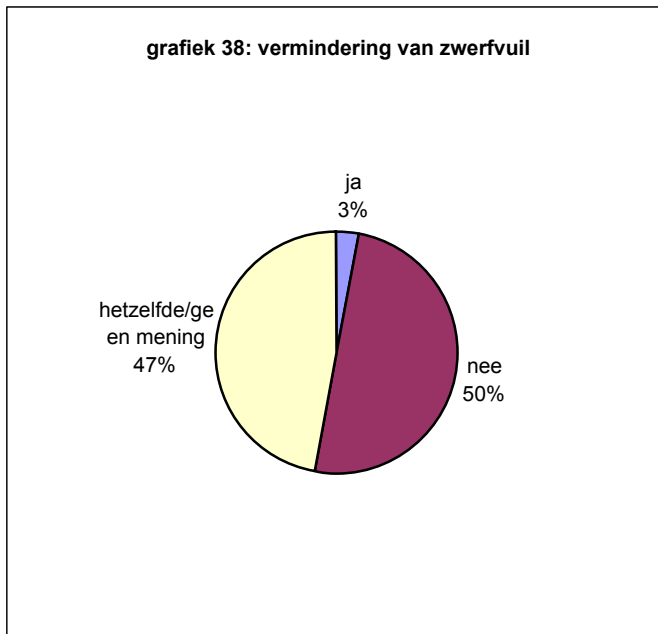
Over de vermindering van het zoekverkeer is men verdeeld.

grafiek 37: toename van de veiligheid



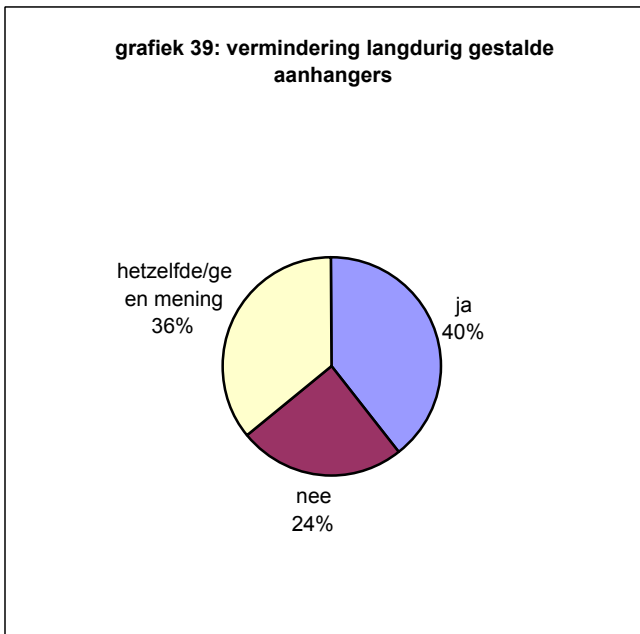
Aangaande de veiligheid vindt 86% van de respondenten dat er geen verandering is opgetreden.

## effect - zwerfvuil



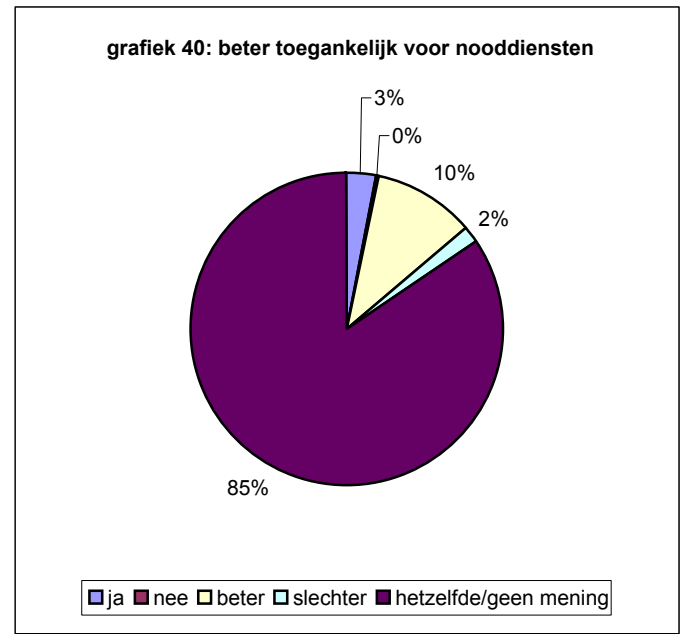
Slechts 3% van de respondenten vindt dat er een verandering is opgetreden in de hoeveelheid zwerfvuil in de wijken.

## effect - aanhangwagens



Een kleine minderheid is van mening dat het aantal langdurig gestalde aanhangwagens is verminderd.

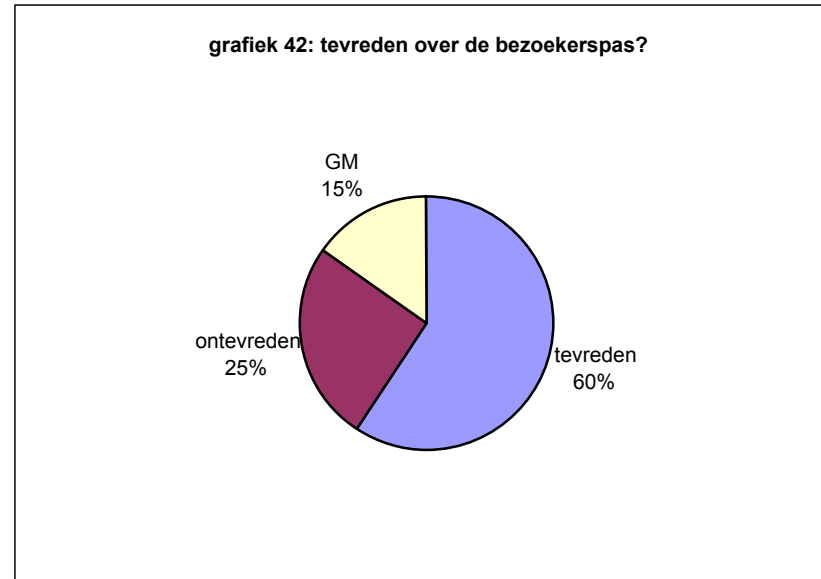
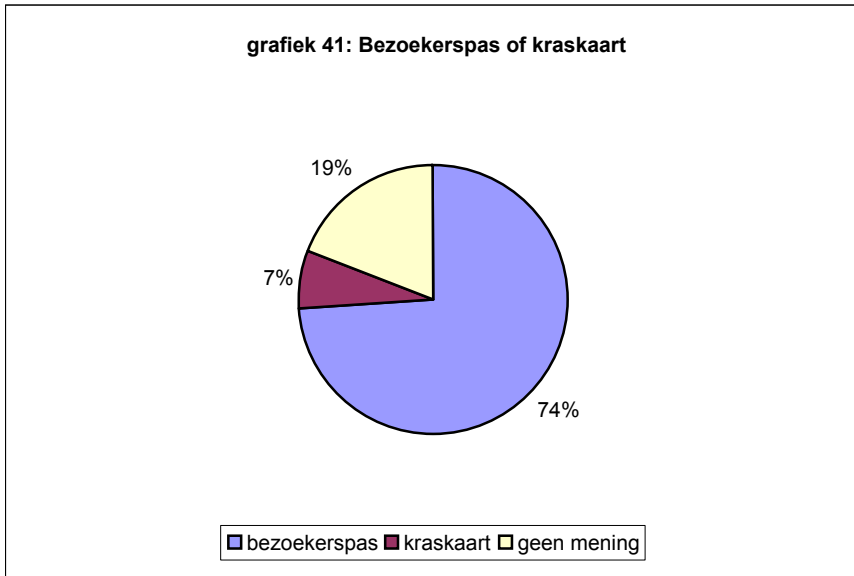
## effect - nooddiensten



Aangaande de mogelijkheden voor nooddiensten vindt 85% van de respondenten dat er geen verandering is opgetreden.

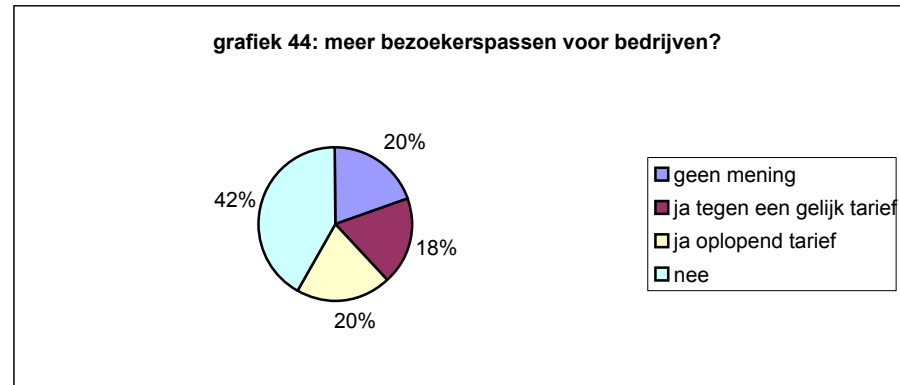
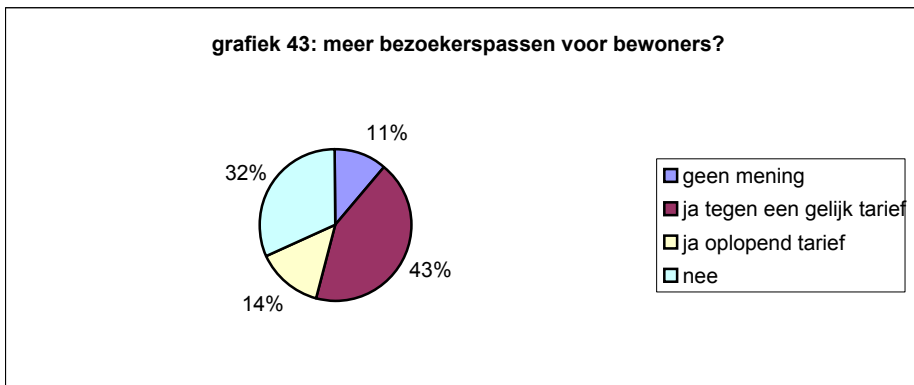
Bij deze vraag moet worden opgemerkt dat het enquête-formulier niet eenduidig was opgesteld waardoor deze uitslag discutabel wordt hoewel de helft van de enquêtes via internet is ingevuld waarbij deze fout niet optrad.

# Bezoekerspas



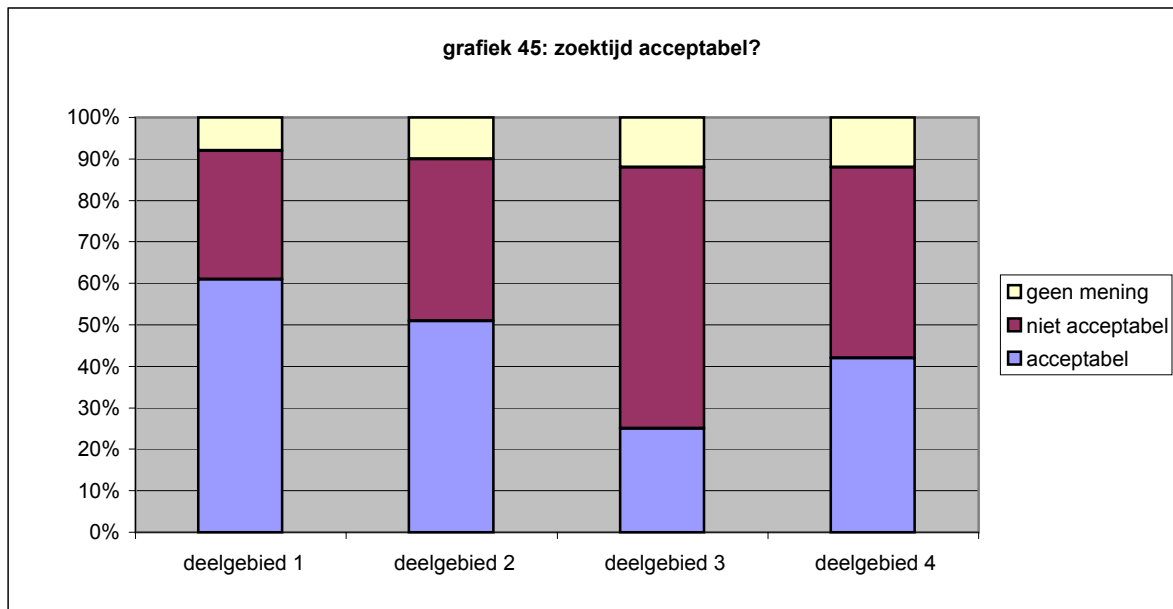
De bezoekerspas is in Delft uniek. In de binnenstad wordt gewerkt met een kraskaart-systeem. De bewoners laten zich over deze bezoekerspas positief(60%) uit ten opzichte van de kraskaart en wanneer men gevraagd wordt om een keuze te maken tussen de beide systemen kiest een ruime meerderheid van 74% voor de bezoekerspas.

In dit kader is de geenqueterden ook gevraagd aan te geven of zij een grotere uitgifte van passen voor bewoners en bedrijven terecht zouden vinden en hoe dat eventueel vorm zou moeten krijgen. Een kleine meerderheid vindt dat het aan bewoners moet worden toegestaan en een minderheid vindt dat dit ook moet gelden voor bedrijven.

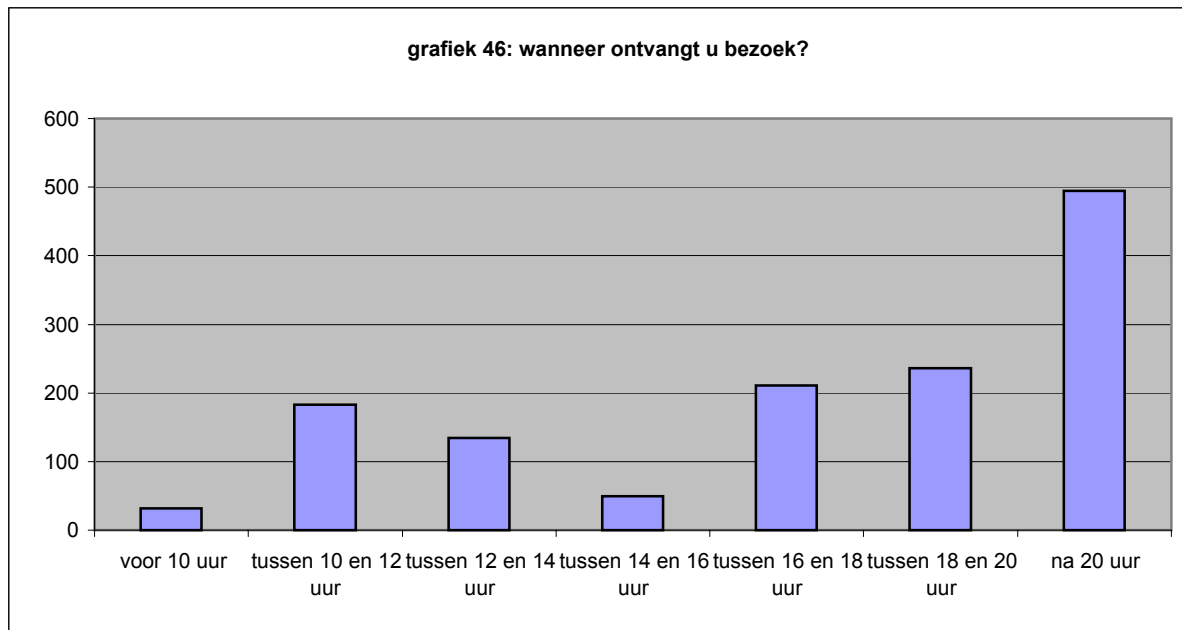


## Bezoekers

Gezien de grote parkeerdruk is er ook gevraagd om aan te geven of men de tijd die bezoekers nodig hebben om een plaatsje te vinden in de wijk acceptabel geacht wordt. Hierbij blijkt de verdeling over de wijken wederom een belangrijke rol te spelen. Bewoners van deelgebied 1 vind met meerderheid dat het acceptabel, maar dit betreft ook het deelgebied waar de parkeerdruk het meest is afgenomen.



Om een beter beeld te krijgen over wanneer op de dag dit speelt is gevraagd of men aan wilde geven op welke momenten men bezoek ontvangt. Men kon daarbij maximaal drie tijden aangeven. Ook uit deze grafiek blijkt dat in de avond het grootste probleem zit.



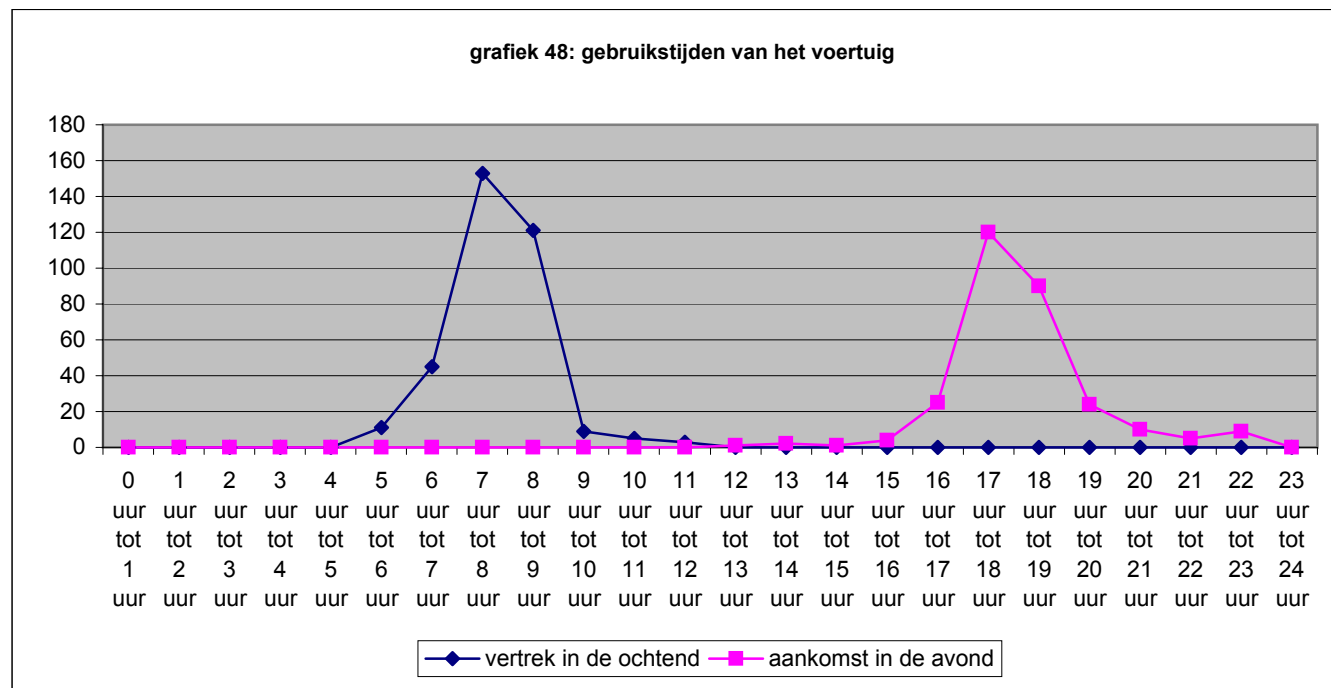
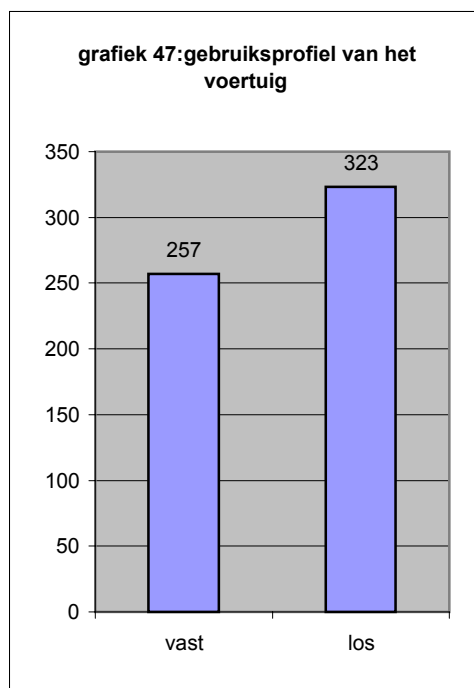


## Gebruiksprofiel van de auto

De respondenten is ook gevraagd hoe zij hun voertuig gebruiken; is er sprake van een gebruik op vaste tijden of wordt de auto op verschillende momenten gebruikt.

De enquête voorzag in de mogelijkheid om van 2 voertuigen het gebruik aan te geven om een goed mogelijk beeld te krijgen. Opvallend is dat bijna de helft van de voertuigen niet op een vaste tijd wordt gebruikt.

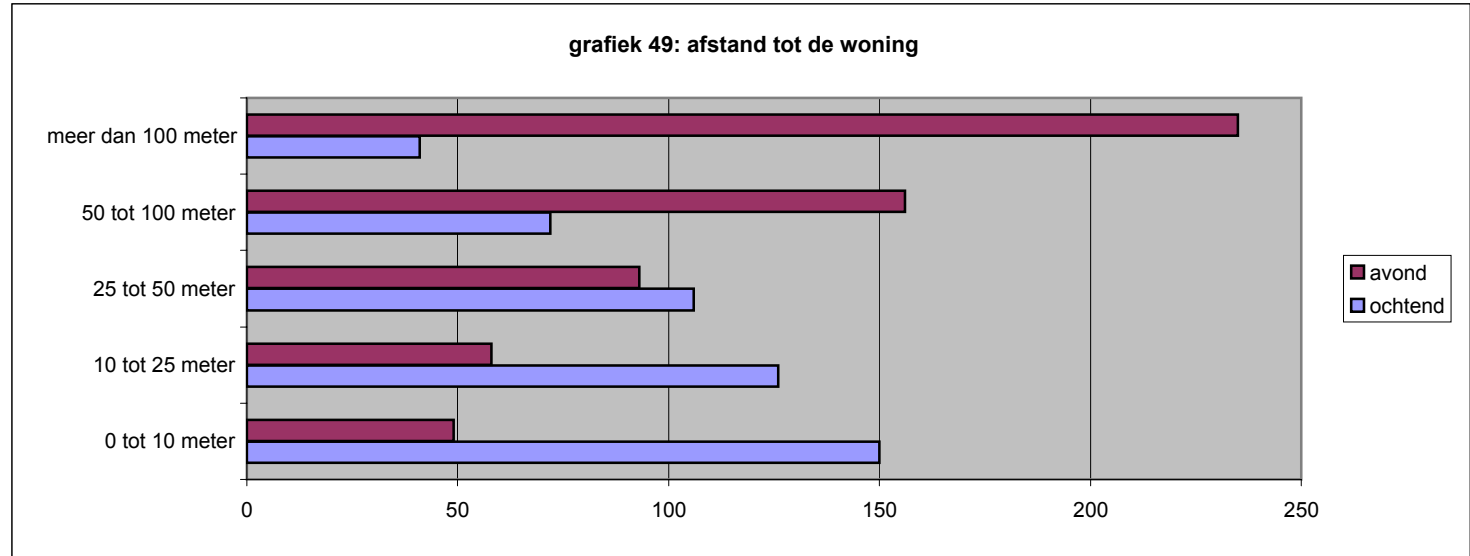
De mensen die de auto wel op vaste tijden gebruiken werd gevraagd ook aan te geven op welk moment van de dag zijn weggaan en thuiskomen. Dit is uitgezet in grafiek 48.



# Parkeerafstand tot de woning

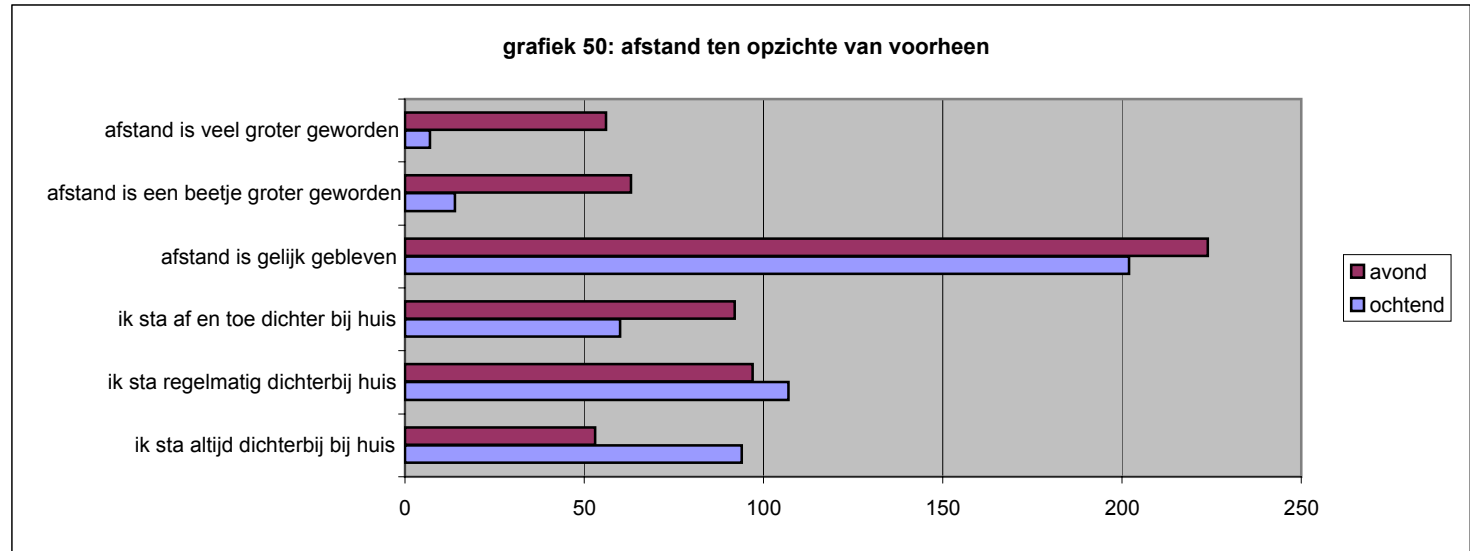
Bij het autogebruik is geprobeerd om enkele vergelijkingen ten opzichte van de periode voor de invoering te maken op het gebied van de afstand van parkeren tot de woning en de zoektijd.

Ten aanzien van de afstand geven de respondenten een evenwichtig beeld. In de ochtend is het eenvoudig om een plekje te vinden in tegenstelling tot 's avonds waarvan bijna de helft van de ondervraagden stelt dat hij/zij meer dan 100 meter van de woning af staat.



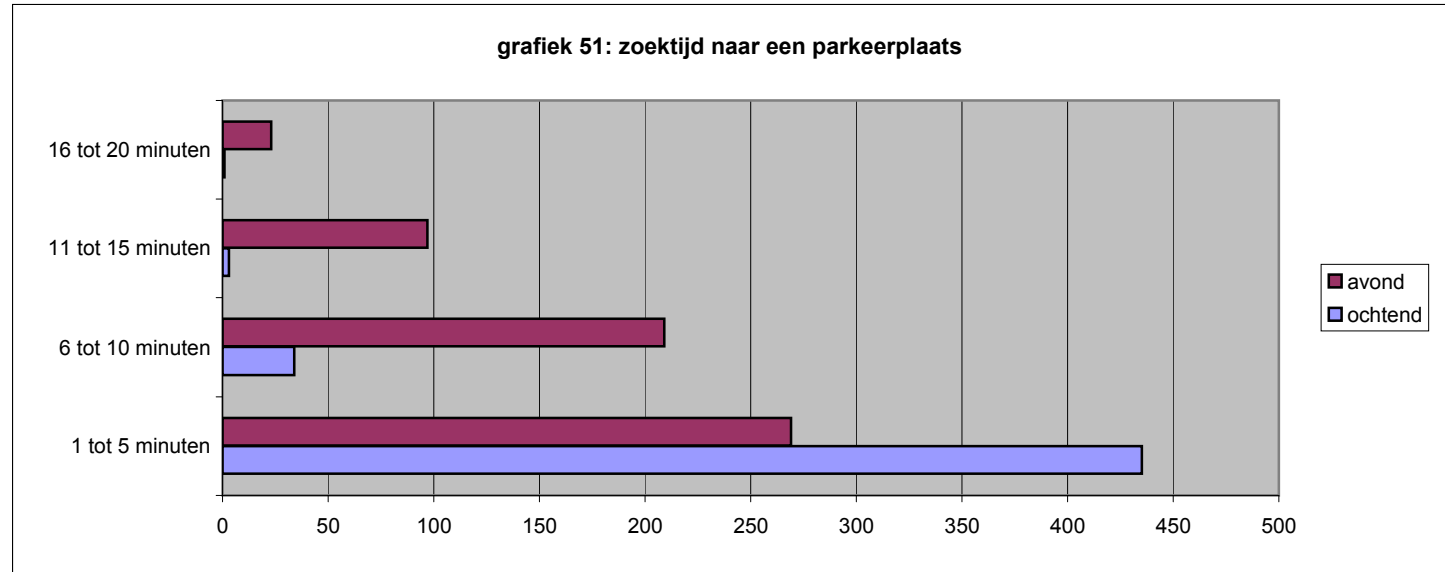
Als men gevraagd wordt deze situatie te vergelijken met voorheen dan stelt de overgrote meerderheid dat de situatie gelijk is gebleven.

Het ligt voor de hand te verwachten dat wanneer deze vragen ook per deelgebied worden bekeken er de gebruikelijke verschillen per deelgebiede zullen optreden.

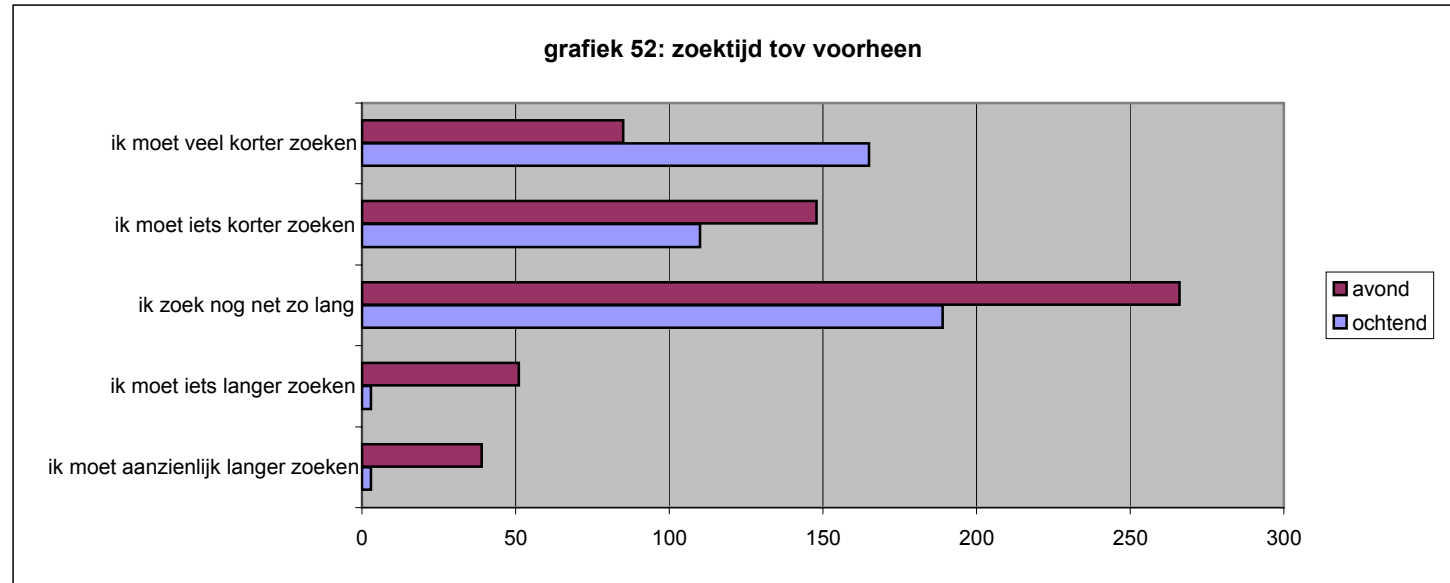


# Zoektijd

Ten aanzien van de zoektijd geven de respondenten wederom een evenwichtig beeld. In de ochtend is het eenvoudig om een plekje te vinden en 's avonds is het aanzienlijk moeilijker.

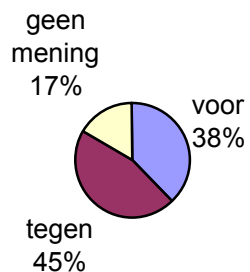


Bij een vergelijkin met voorheen zegt ook hier de helft van de autobezitters dat de situatie onveranderd is gebleven.



# Wachlijsten

grafiek 53: voor of tegen een wachtlijst?



Er is geen duidelijk meerderheid voor of tegen een wachtlijststelsel.

Bij de maatregelen heeft een grote meerderheid ingevuld daar geen mening over te hebben. De tweede voorgestelde maatregel vormt hierop echter een uitzondering. Hiervan heeft de helft van de respondenten aangegeven hier wel voor te voelen.

De door de geenqueteerden aangedragen voorstellen zijn bijgevoegd onder bijlage 2.

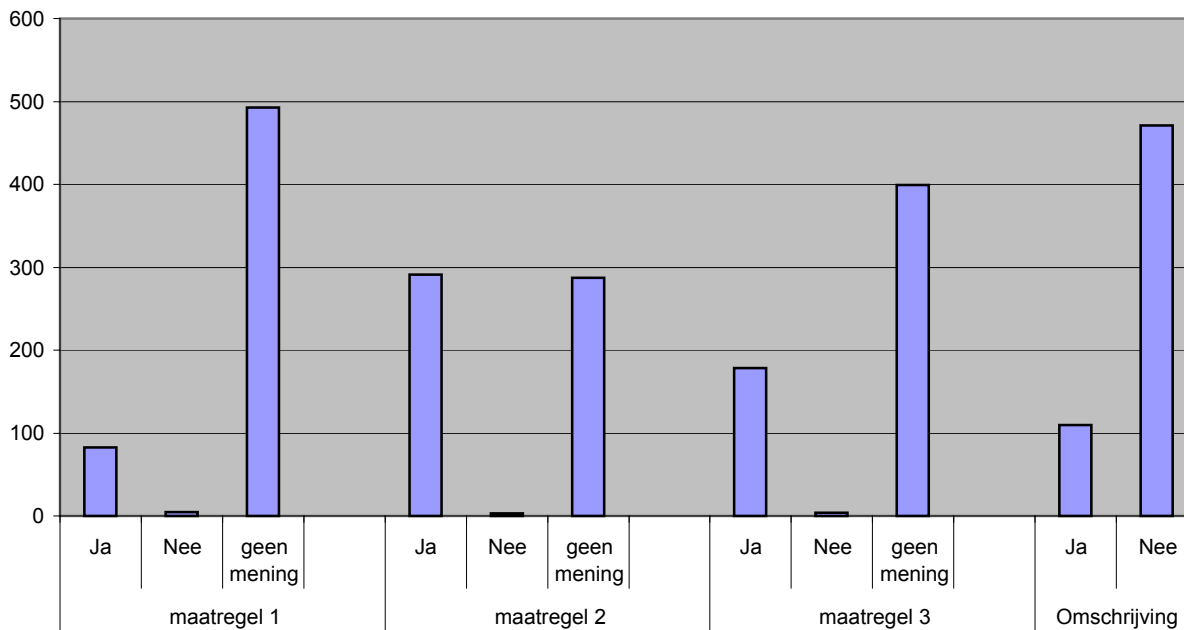
**maatregel 1:** het instellen van een oplopend tarief

**maatregel 2:** Beperken van de mogelijkheden voor meerdere vergunningen per adres

**maatregel 3:** Beperken van mogelijkheden voor vergunningen voor bedrijven in de wijk

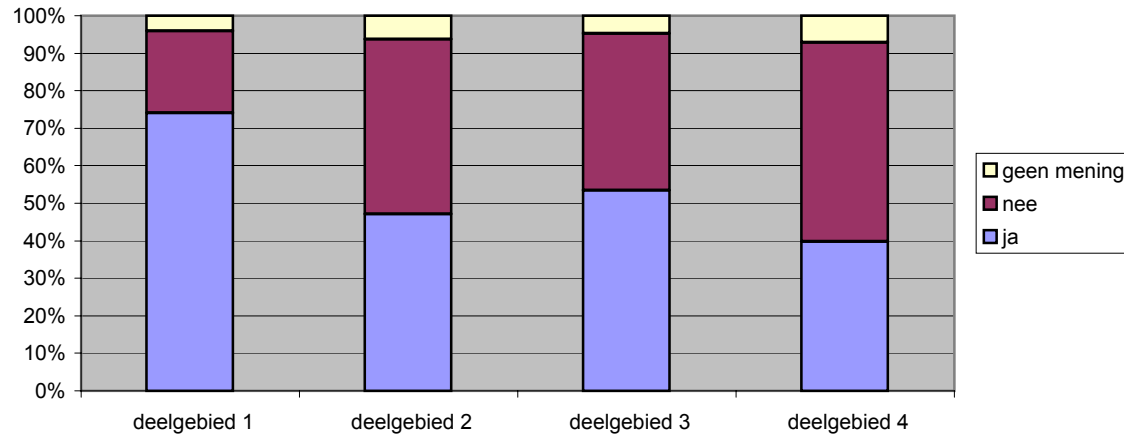
**maatregel 4:** suggestied van respondenten, zie bijlage 2

grafiek 53: voor/tegen verschillende maatregelen



# Betalingsbereidheid

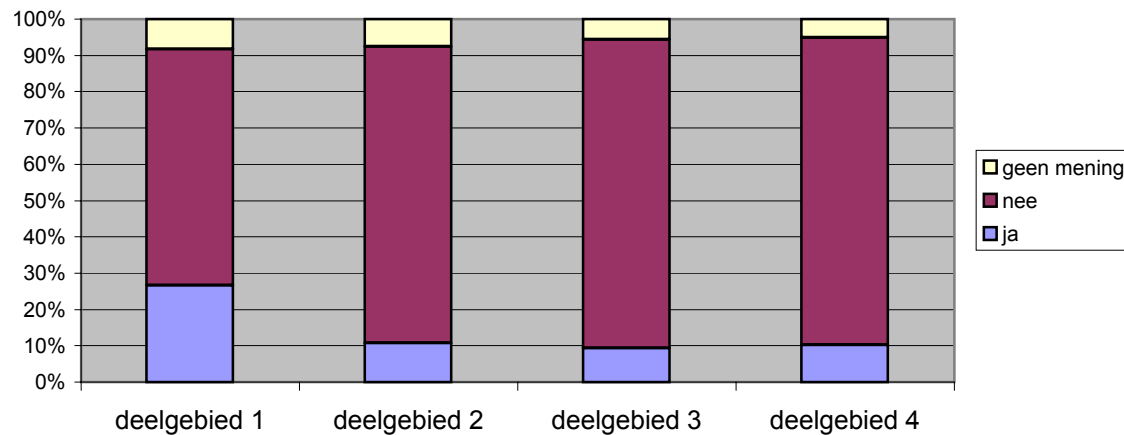
grafiek 54: Bent u bereid te betalen?



Tot slot is een aantal concluderende vragen gesteld.

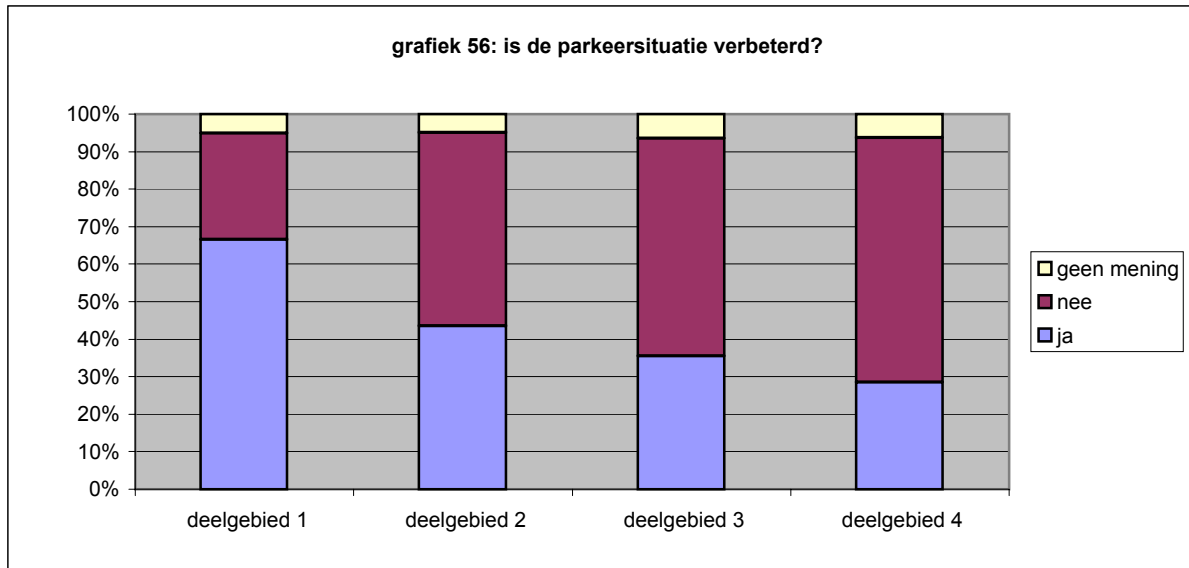
Op de vraag of men bereid is te betalen voor een vergunning is een verschuiving waar te nemen. Een significant deel van de mensen is hiertoe bereid. Wanneer echter wordt opgedeeld in deelgebieden blijkt dat met name deelgebied 1 een voorstander is en deelgebied 4 een tegenstander blijft.

grafiek 55: Bereid 68 euro te betalen?

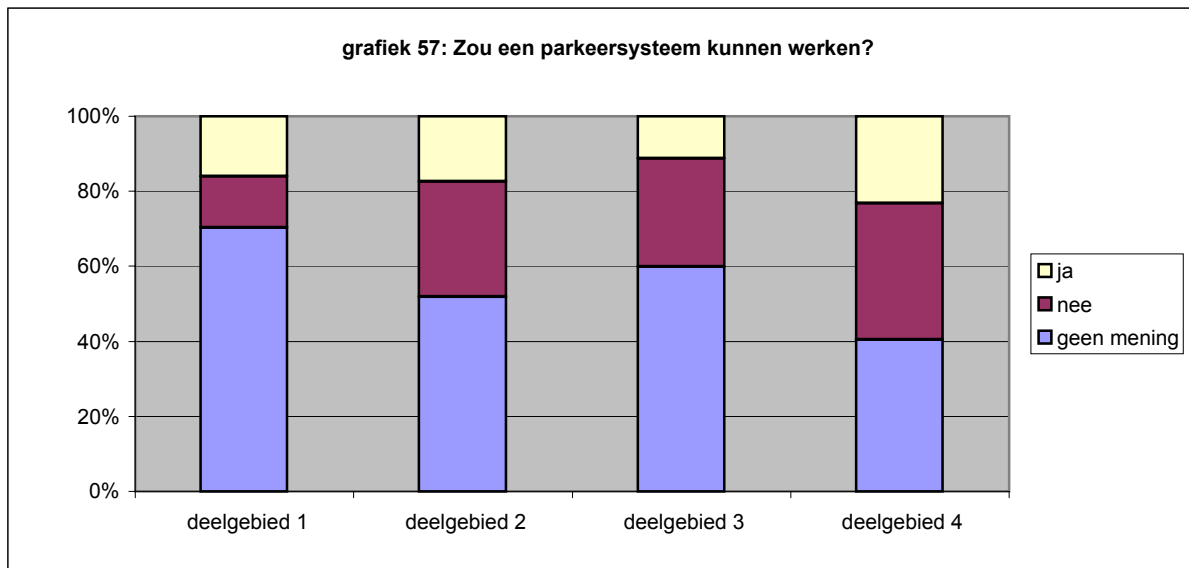


Wanneer gevraagd wordt of men ook bereid is om 68 euro te betalen voor een vergunning blijkt dat men toch wat terughoudender is. Relatief is er dezelfde verdeling over de deelgebieden echter zelfs in deelgebied 1 is slechts een kwart van de mensen bereid zoveel geld neer te tellen.

# Verbeteringen

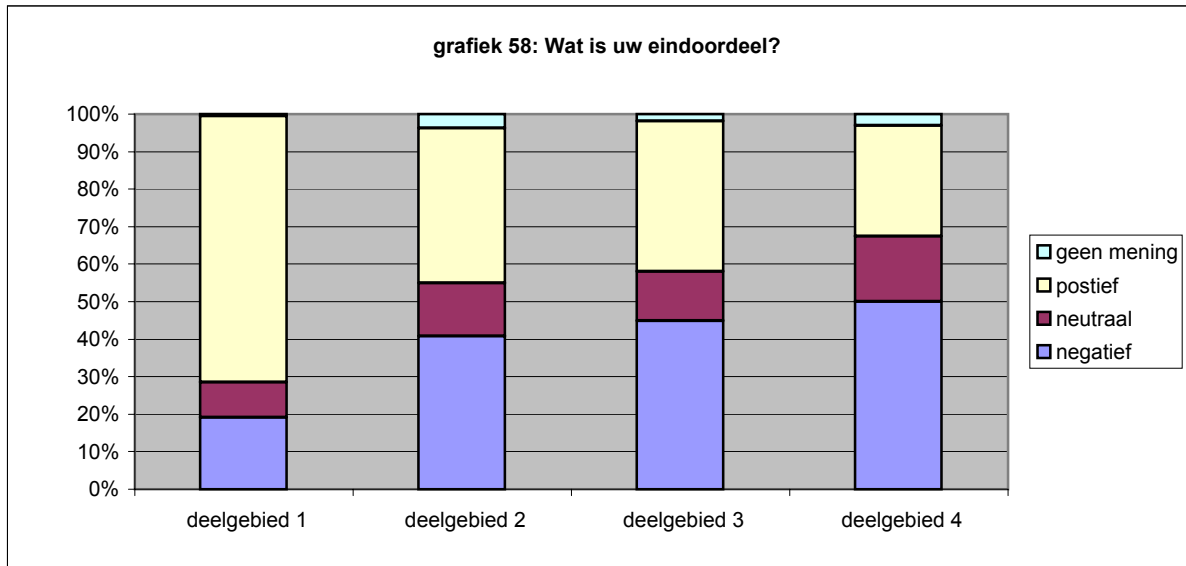


In het licht van de vorige vraag is het interessant om te vragen of men vindt dat de parkeersituatie in de wijk is verbeterd. (Over de maat van verbetering wordt geen uitspraak gedaan) Ook hier is weer de verdeling over de deelgebieden belangrijk. Met name deelgebied 4 is niet erg optimistisch, slechts 28% vindt dat de situatie is verbeterd. In deelgebied zegt wel een meerderheid dat er een verbetering is opgetreden.



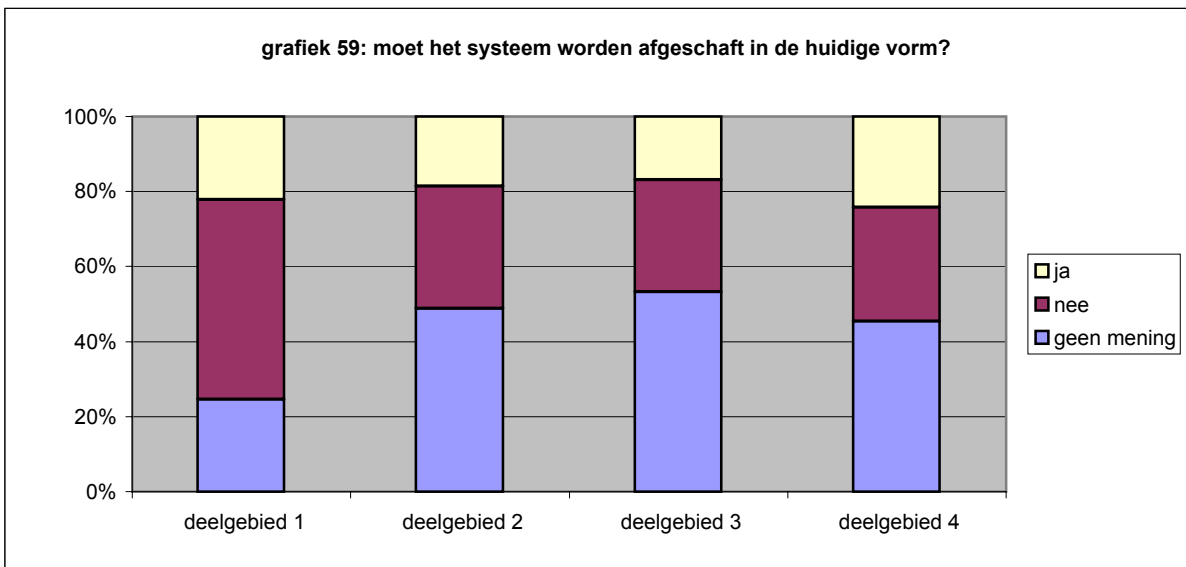
Er is ook in algemene zin gevraagd of men van mening is dat een dergelijk parkeersysteem zou kunnen werken. Dit is vooral bedoeld om de houding van de mensen ten opzichte van het systeem te peilen. Ten opzichte van de situatie vorig jaar is wel een groter deel van de bewoners positief over de werking van een parkeersysteem. Wederom is in deelgebied 4 het kleinste aandeel te herkennen en blijft het een minderheid met ongeveer 40%.

# Eindoordeel



Tenslotte is mensen naar een eindoordeel gevraagd. OM de grafiek overzichtelijk te houden zijn de antwoorden teruggebracht naar positief-neutraal-negatief en geen mening.

Hieruit blijkt dat afhankelijk van het deelgebied mensen verdeeld zijn. Wederom is deelgebied 1 positief en deelgebied 4 negatief.



Binnen de afspraken met de gemeente is er een mogelijkheid om het systeem aan te passen of om het af te schaffen. Om die reden is de geenqueterden gevraagd om hun mening te geven over het al dan niet afschaffen van het systeem in de huidige vorm. Geheel in lijn met de voorgaande vragen treedt hier een gelijke verdeling over de deelgebieden op. In de deelgebieden 2, 3 en 4 heeft ongeveer de helft van de mensen hierover geen mening en zijn de voor- en tegenstanders gelijkmatig verdeeld. In deelgebied 1 echter spreekt men een meerderheid zich uit om het systeem te handhaven, zelfs wanneer er geen aanpassingen worden gedaan.

## **Conclusies van het onderzoek**