

Analyse Participatie Parkeervisie

Resultaten bewonersenquête



Analyse participatie parkeervisie

22-5-2024

Gemeente Alblasterdam

Inhoud

Samenvatting.....	3
Hoofdstuk 1. Inleiding.....	4
Hoofdstuk 2. Respons.....	5
Hoofdstuk 3. Autobezit.....	7
Hoofdstuk 4. Ervaringen in de woonwijk.....	8
4.1 Stellingen.....	8
4.2 Beschrijving van de ervaren problemen.....	9
Hoofdstuk 5. Parkeerproblemen op andere locaties.....	11
Hoofdstuk 6. Parkeren op afstand.....	12
Hoofdstuk 7. Vergunningensysteem.....	14
Hoofdstuk 8. Andere oplossingen.....	16

Samenvatting

Vanaf 27 maart tot en met 10 april 2024 hebben de inwoners van Alblasterdam de kans gekregen een enquête in te vullen over de parkeervisie. De enquête had als doel om de mening van Alblasterdammers ten aanzien van het toekomstig parkeerbeleid in de gemeente breed op te halen. Met meer dan 1100 respondenten is dit gelukt.

De gemiddelde respondent voelt dat er een parkeerprobleem is in de gemeente. Iets minder dan een derde van respondenten geeft aan het volledig eens te zijn met de stelling: "ik ervaar een parkeerprobleem in mijn directe leefomgeving". Te weinig parkeerplekken in de straat is hierbij de vaakst voorkomende toelichting. Buiten de directe leefomgeving van de respondenten wordt er vooral bij winkels een parkeerprobleem ervaren.

Om het parkeerprobleem te verminderen en de groenere omgeving te verbeteren zou parkeren op afstand kunnen helpen. Circa de helft van de mensen wil/kan niet lopen naar de auto. Mensen willen graag maar een beperkte afstand hun huis parkeren.

De respondenten zijn ook gevraagd over parkeervergunningen. Hieruit komt naar voren dat een aanzienlijk deel van de respondenten tegen een vergunningensysteem is, maar er zijn ook veel die zich neutraal of positief opstellen. Vrijwel niemand geeft aan te willen betalen voor een parkeervergunning voor de eerste auto. Met betrekking tot een tweede vergunning geeft net iets minder dan de helft van de respondenten niet bereid te zijn om te betalen.

Ten slotte zijn de respondenten zijn gevraagd naar verdere maatregelen die gemeente zou kunnen treffen. Uit de antwoorden komen verschillende maatregelen naar voren. De meest genoemde maatregel is het weren van bestelbusjes en toevoegen van meer parkeerplaatsen.

Hoofdstuk 1. Inleiding

Parkeren is een belangrijk onderwerp waar veel inwoners een uitgesproken mening over hebben. Daarom is besloten om gedurende het participatietraject van de parkeervisie uitgebreid aandacht te besteden aan het verzamelen van de mening van de inwoners van Alblasserdam.

De mening van de inwoners is verzameld door middel van een enquête. Alle inwoners zijn op 27 maart 2024 geïnformeerd over de enquête door middel van een bewonersbrief. In deze brief wordt het belang van de enquête geduid en uitgelegd hoe eenieder de enquête dan wel online dan wel op papier in kan vullen.

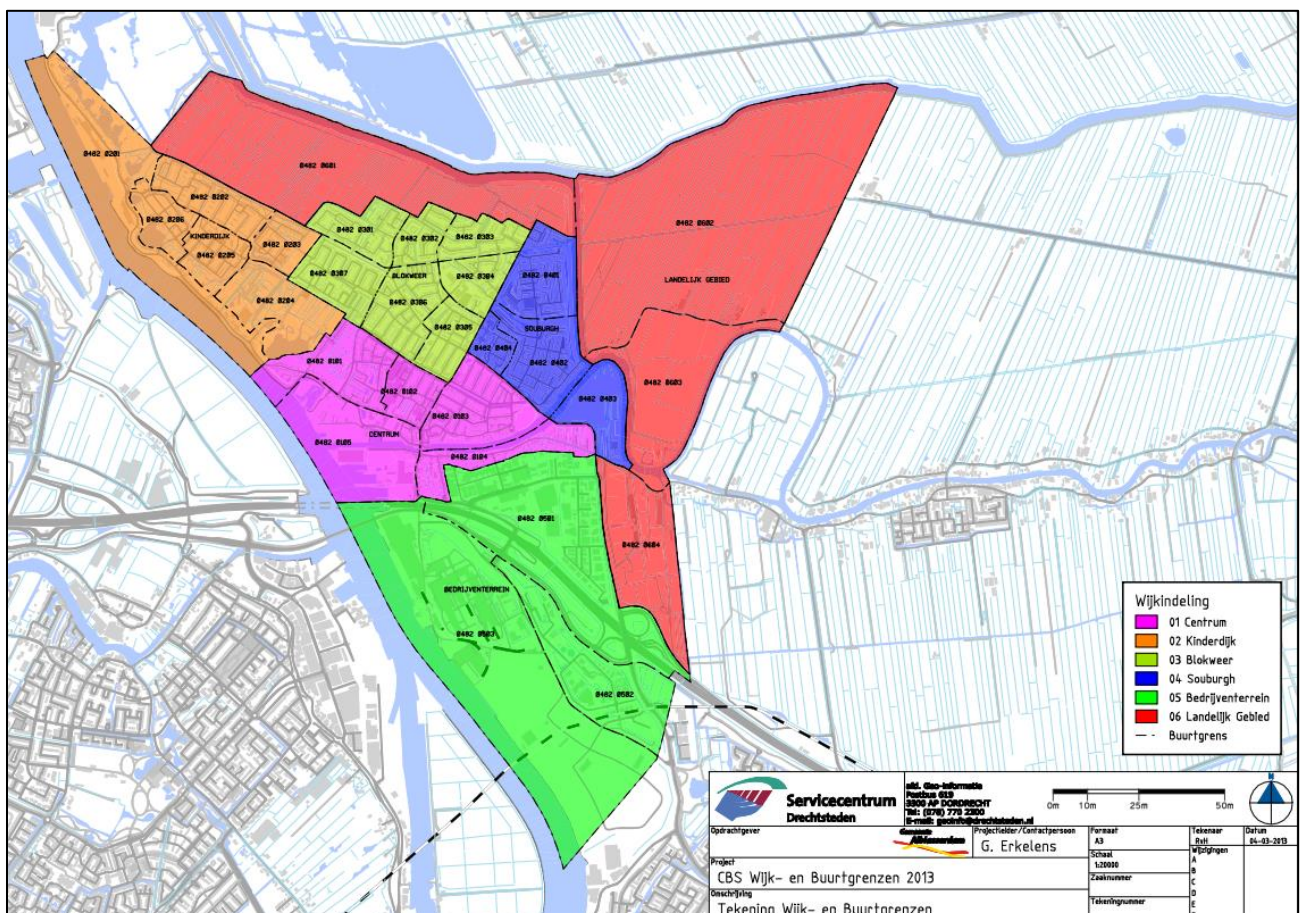
De inwoners hebben tussen 27 maart en 10 april de mogelijkheid gekregen de enquête in te vullen. Bijlage A bevat een overzicht van de vragen, die aan de inwoners zijn voorgelegd. Het verslag dat volgt, vat de reacties op de vragen samen en visualiseert de belangrijkste uitkomsten.

Hoofdstuk 2. Respons

In totaal is de enquête door 1145 inwoners ingevuld. 1107 van de reacties zijn ingevuld via het online platform Gemeentepeiler, 38 inwoners hebben de enquête op papier ingevuld.¹ Door de hoge respons hebben we ons doel om de mening van Alblisserdammers breed op te halen behaald. Bij een enquête, die gemeentebreed verspreid wordt, is de verwachting dat mensen die concrete problemen ervaren sneller geneigd zullen zijn om de enquête in te vullen. De uitslagen van de enquête geven dus niet per se de mening van de 'gemiddelde Alblisserdammer' weer. Wel geeft de enquête een enorm waardevolle inkijk in de knelpunten rondom parkeren die inwoners ervaren en de relatieve draagkracht voor verschillende oplossingsrichtingen.

Tabel 2.1 (zie volgende bladzijde) bevat een overzicht van de respons per wijk en buurt. De opdeling van de responses is gemaakt op basis van het overzicht 'CBS Wijk- en Buurtgrenzen 2013'. Het aantal reacties in de verschillende wijken en buurten is grofweg in overeenstemming met de inwonersaantallen in de verschillende gebieden.

Afbeelding 2.1 CBS Wijk- en Buurtgrenzen 2013



¹ Op enkele vragen is door inwoners via andere kanalen gereageerd. Hierdoor hebben sommige vragen meer dan 1145 antwoorden.

Tabel 2.1 Respons per wijk en buurt

Wijk	Respons per buurt	Aantal
Centrum	Cortgene	43
	Redersbuurt	36
	Kerkbuurt	118
	Polderbuurt	26
	De Werven	67
Totaal		290
Kinderdijk	Dijk	31
	Vogelbuurt	82
	Waterland	23
	Groene Long	2
	Rivierenbuurt	46
	Nieuw Kinderdijk	36
Totaal		220
Blokweer	Zeelt	68
	Middelland	24
	Blokweer Noord	55
	Blokweer Zuid	40
	Drentsebuurt	41
	Florabuurt	98
	Staatsliedenbuurt	100
Totaal		426
Souburgh	Schildersbuurt	63
	Schrijversbuurt	76
	Klein Alblas	26
	Oranjebuurt	23
Totaal		188
Bedrijventerreinen	Vinkenwaard	11
	Hoogendijk	1
	Nieuwland	3
Totaal		15
Landelijk gebied	Polder Blokweer	0
	Polder Kortland	0
	Polder Souburgh	0
	Polder Vinkenwaard	1
Totaal		1

Hoofdstuk 3. Autobezit

Als onderdeel van de enquête is aan de respondenten het autobezit gevraagd. Dit is interessante informatie, omdat het specifieke beleidskeuzes kan beïnvloeden. Over het algemeen geldt dat eerste autobezit zeer lastig is om te beïnvloeden. Bovendien is er vaak weinig draagvlak voor maatregelen, die het eerste autobezit proberen te verminderen. Tweede of derde autobezit is daarentegen makkelijker te beïnvloeden door bijvoorbeeld de introductie van deelmobiliteit.

Tabel 2 laat het autobezit van respondenten zien. Tabel 3 laat het aantal auto's zien dat het huishouden van een respondent in de openbare ruimte parkeert. Zoals in Hoofdstuk 2 is toegelicht, kunnen we dit niet beschouwen als perfecte afspiegeling van het autobezit in Alblusserdam. Desalniettemin zorgt het hoge aantal reacties voor een goede indicatie.

De gegevens in Tabel 3.1 laten zien dat ongeveer 50% van de respondenten meer dan één auto heeft in het huishouden. Tabel 3.2 laat zien dat iets meer dan 35% van de respondenten meer dan één auto in de openbare ruimte parkeert. Indien gewenst, biedt het tweede en derde autobezit (in de openbare ruimte) mogelijkheden om autobezit te beïnvloeden.

Bijlage B en C bevatten tabellen, die het autobezit per wijk (Centrum, Kinderdijk, Blokweer en Souburgh) tonen.² De verspreiding van het autobezit is gelijk verdeeld over de verschillende wijken. Ongeveer 50% van elke wijk bezit meer dan één auto. Wel is het derde autobezit hoger in de wijken Kinderdijk en Souburgh. Eenzelfde patroon is zichtbaar in het autobezit in de openbare ruimte, waarbij huishoudens in Kinderdijk en Souburgh relatief vaak drie of meer auto's in de openbare ruimte parkeren.

Tabel 3.1 Autobezit (Alblusserdam)

Aantal Auto's	Frequentie	Percentage
0	17	1,48%
1	555	48,43%
2	466	40,66%
3+	108	9,42%
	1146	100%

Tabel 3.2 Autobezit in de openbare ruimte (Alblusserdam)

Aantal Auto's	Frequentie	Percentage
0	183	15,97%
1	557	48,60%
2	337	29,41%
3+	69	6,02%
	1146	100%

² De statistieken voor het landelijk gebied en de bedrijventerreinen worden buiten beschouwing gelaten vanwege het beperkt aantal reacties en de beperkte woonfunctie van de gebieden.

Hoofdstuk 4. Ervaringen in de woonwijk

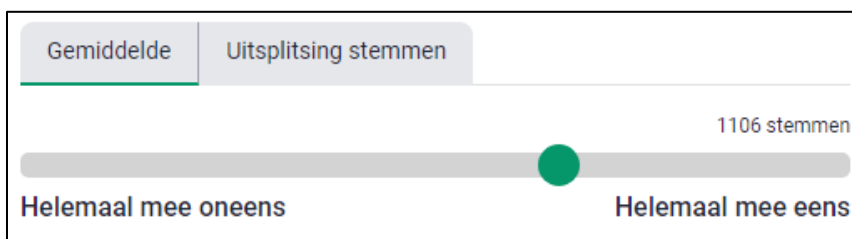
In de enquête zijn drie stellingen/vragen opgenomen om de ervaring van inwoners omtrent parkeren in de woonomgeving beter te begrijpen:

- Ik vind dat er te veel geparkeerde auto's in de straat staan. (vraag 4)
- Ik ervaar een parkeerprobleem in mijn directe woonomgeving. (vraag 5a)
- Kunt u het probleem kort omschrijven? (vraag 5b)

4.1 Stellingen

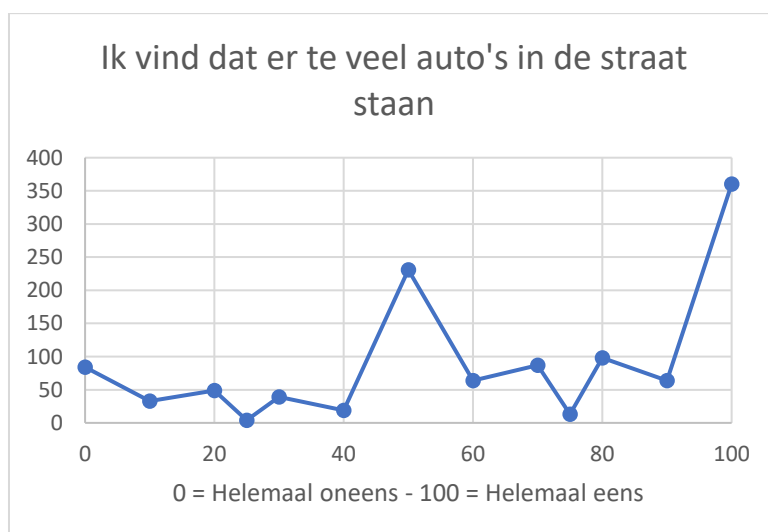
Vraag 4 en 5a zijn door inwoners beantwoord op een schaal van 'Helemaal mee oneens' tot 'Helemaal mee eens'. De online enquête bevatte een schuifje waarmee de inwoner zijn/haar mening kon delen (zie afbeelding 4.1). In de papieren enquête, konden inwoners door middel van meerdere keuzes hun mening delen (zie bijlage A).

Afbeelding 4.1 Schuifstelsel beantwoording online enquête



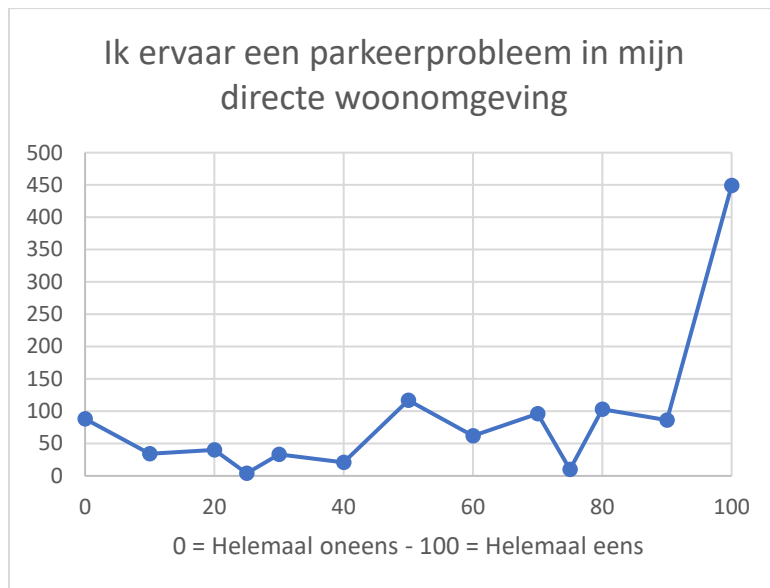
Grafiek 4.1 laat zien hoe de respondenten kijken naar het aantal auto's in de straat. Een groot deel van de respondenten geeft aan dat er teveel auto's geparkeerd staan. Een kleiner deel geeft aan neutraal te staan tegenover het aantal geparkeerde auto's. Al met al ervaart de gemiddelde respondent een probleem met het aantal geparkeerde auto's.

Grafiek 4.1 Resultaten van vraag 4



Grafiek 4.2 laat zien in hoeverre respondenten een parkeerprobleem ervaren in de woonomgeving. De gemiddelde respondent ervaart duidelijk een parkeerprobleem.

Grafiek 4.2 Resultaten van vraag 5a



Met het oog op toekomstig parkeerbeleid is het interessant om de ervaringen uit te splitsen op wijk- en buurtniveau. Bijlage D bevat deze informatie. De ervaringen zijn samengevat door middel van een gemiddelde score. Hierbij betekent een hogere score, dat respondenten in de desbetreffende buurt of wijk zich gemiddeld beter kunnen vinden in de stelling.

Ter illustratie: In een groep van 10 respondenten kan een score van 70 ontstaan zijn doordat 3 respondenten 'helemaal oneens' hebben geantwoord en 7 respondenten 'helemaal eens'.

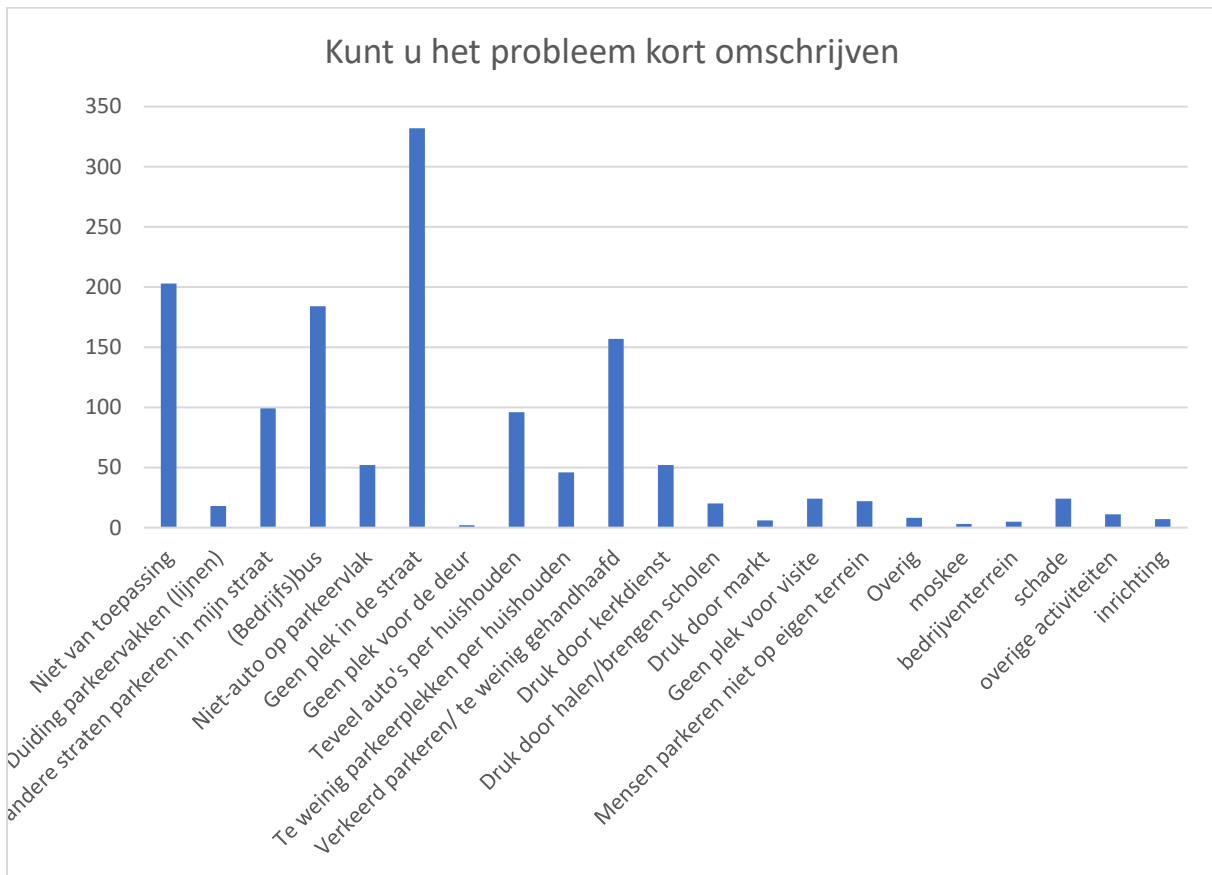
Tabel D-1 laat de scores zien voor de stelling 'Ik vind dat er te veel auto's in de straat staan'. Hoewel scores op buurtniveau variëren, is de gemiddelde score in alle woonwijken hoog. In de wijk Blokweer is de score bovengemiddeld hoog. Het hoge gemiddelde komt met name voort uit de Florabuurt en Staatsliedenbuurt. Andere buurten met bovengemiddelde scores zijn de Vogelbuurt, Zeelt en Oranjebuurt.

Tabel D-2 laat de scores zien voor de stelling 'Ik ervaar een parkeerprobleem in mijn directe woonomgeving'. De scores laten een vergelijkbaar patroon zien als tabel D-1. Opvallend is dat de wijk Souburgh, op de Oranjebuurt na, een relatief lage score kent. Daarnaast onderschrijven respondenten in Kinderdijk de stelling relatief vaak, met name in de buurt Nieuw Kinderdijk.

4.2 Beschrijving van de ervaren problemen

Vraag 5b vraagt respondenten de ervaren parkeerproblemen in de woonomgeving te beschrijven. Tabel 4.1 bevat een samenvatting van de meest genoemde beschrijvingen. Met afstand het meest genoemde probleem is het gebrek van parkeerplaatsen in de straat. Verder worden de aanwezigheid van bedrijfsbusjes, verkeerd geparkeerde auto's door zo'n 35% van alle gecategoriseerde antwoorden van de respondenten als probleem benoemd. Andere veelvoorkomende probleemomschrijvingen zijn het verkeerd parkeren en het te grote aantal auto's per huishouden.

Grafiek 4.3 Resultaten van vraag 5b



Beschrijving	Aantal
Er zijn te weinig parkeerplaatsen in de straat	332
Er staan te veel (bedrijfs)busjes in de straat	184
Er wordt verkeerd geparkeerd/ te weinig gehandhaafd	157
Er zijn te veel auto's per huishouden	96

Hoofdstuk 5. Parkeerproblemen op andere locaties

Naast de parkeerproblemen in de woonomgeving bevat de enquête ook een stelling over parkeerproblemen op andere locaties ('Ik ervaar parkeerproblemen rondom'). Veel respondenten hebben 'Anders' geantwoord. In de nadere toelichting verwijst een overgrote meerderheid van de respondenten naar de eigen woonomgeving. Kijkend naar de andere locaties, zien we dat er relatief vaak parkeerproblemen worden ervaren bij winkels. In de nadere toelichting geven respondenten aan dat er te weinig parkeerplekken zijn op het Wilgenplein en dat parkeren op de Dam lastig is, voornamelijk op vrijdag en zaterdag.

Daarnaast worden kerken en scholen relatief vaak genoemd. In de toelichting geven respondenten aan overlast te ervaren van mensen, die op piekmomenten in de omgeving van de kerken en scholen proberen te parkeren. Door gebrek aan verdere toelichting is het echter onduidelijk welke scholen en kerken de problemen betrekking hebben.

Grafiek 5.1 Resultaten van vraag 6



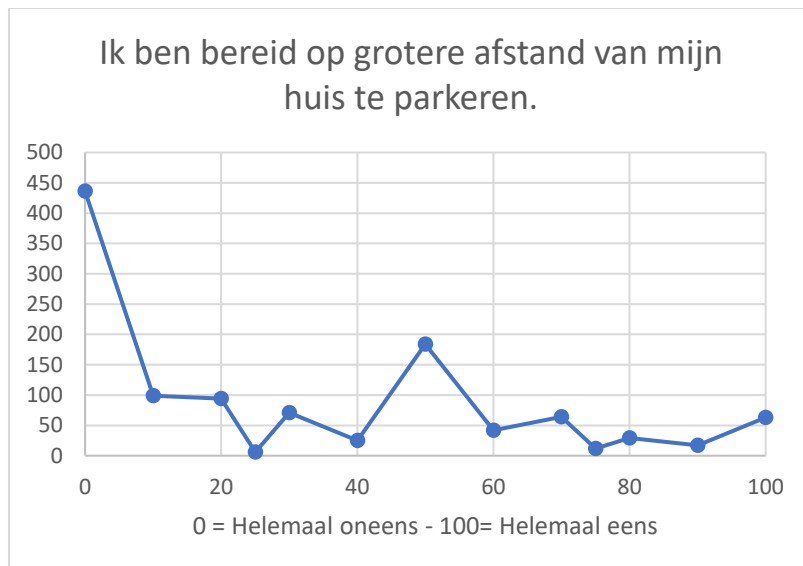
Hoofdstuk 6. Parkeren op afstand

Eén van de mogelijke manieren om de lokale parkeerdruk te verminderen is parkeren op afstand. De enquête bevatte twee vragen over het onderwerp:

- Ik ben bereid op grotere afstand van mijn huis te parkeren als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving. (Vraag 8)
- Hoeveel meter zou u kunnen / bereid zijn te lopen naar uw auto? (Vraag 9)

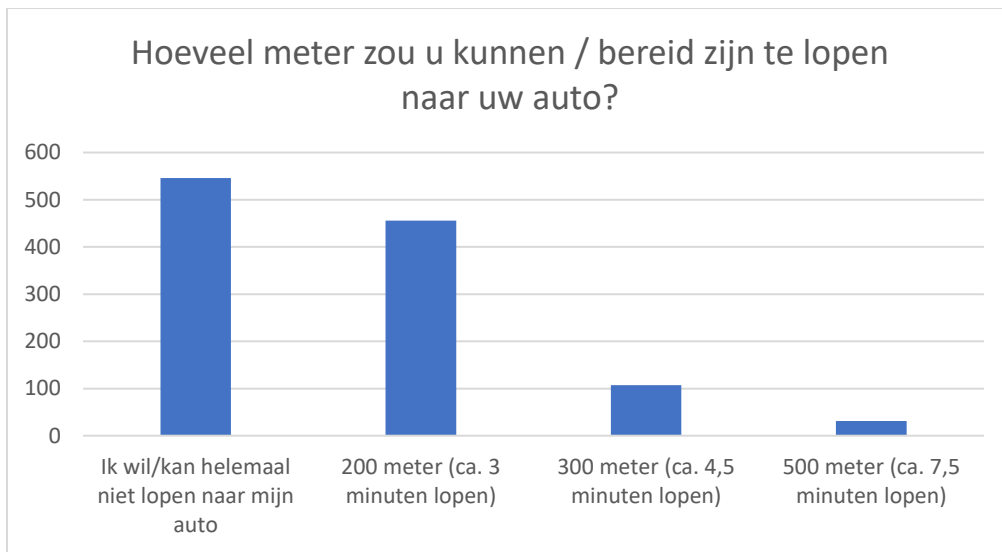
Grafiek 6.1 laat zien dat bijna 450 respondenten niet bereid zijn op grotere afstand van hun huis te parkeren. Bijna 200 respondenten geven aan neutraal tegenover de stelling te staan. De antwoorden geven een duidelijk signaal dat de respondenten een beperkte afstand tussen de auto en het huis belangrijk vinden, ook als dit de mogelijkheden voor vermindering van parkeerproblemen en een groenere omgeving verkleint.

Grafiek 6.1 Resultaten van vraag 8



De antwoorden op vraag 9 (zie grafiek 6.2) geven een duidelijk beeld van de afstand, die respondenten als acceptabel beschouwen. Bijna 50% van de respondenten geeft aan helemaal niet naar de auto te willen of kunnen lopen. Daarnaast zien we een grote groep, die 200 meter een acceptabele loopafstand vindt.

Grafiek 6.2 Resultaten van vraag 9



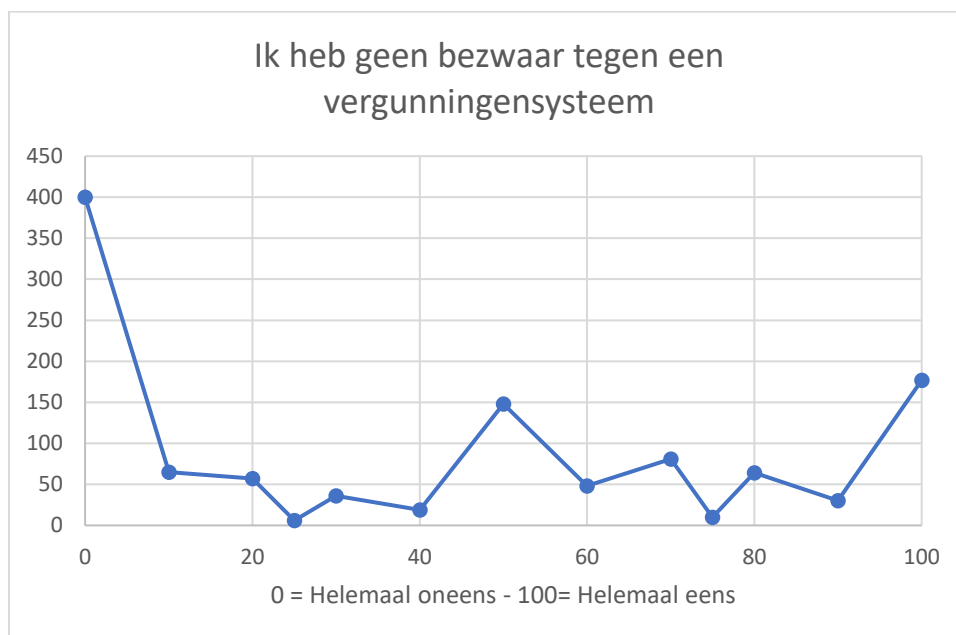
Hoofdstuk 7. Vergunningensysteem

Een andere mogelijke manier om de lokale parkeerdruk te verminderen is het invoeren van een vergunningensysteem. Respondenten kregen eerst extra toelichting over de verschillende manieren waarop een vergunningensysteem ingevoerd kan worden. Vervolgens werden de volgende stellingen/vragen voorgelegd:

- Ik heb geen bezwaar tegen een vergunningensysteem als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving. (Vraag 10)
- Wat zou u jaarlijks voor een vergunning willen betalen (indicatief) als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving? (Vraag 11)

Vergeleken met vraag 8, is de reactie onder respondenten meer verdeeld. Hoewel een aanzienlijk deel van de respondenten aan geeft tegen een vergunningensysteem te zijn, stellen veel respondenten zich neutraal of positief op tegenover de maatregel.

Grafiek 7.1 Resultaten van vraag 10

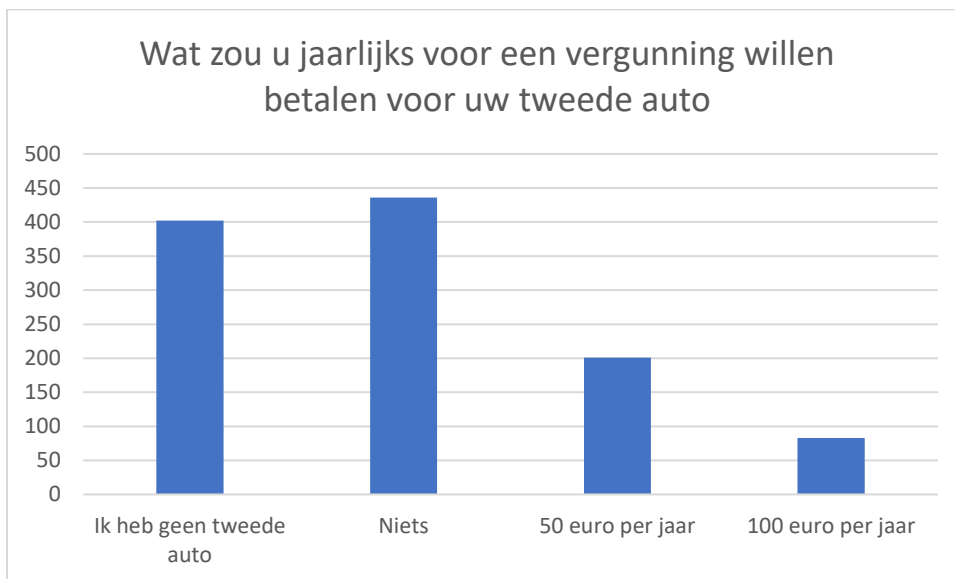


Grafiek 7.2 en 7.3 geven meer inzicht in de voorwaarden waaronder een vergunningensysteem (vanuit een deel van de respondenten) op steun kan rekenen. Over het algemeen is er weinig steun om kosten te verbinden aan een vergunning voor een eerste auto. Voor een tweede auto is deze steun er meer. Hierbij is te verwachten, dat mensen zonder tweede auto het verbinden van kosten aan een tweede vergunning zullen steunen (of daar in ieder geval geen bezwaar tegen zullen hebben). De resultaten zijn niet geheel verrassend gezien de genoemde parkeerproblemen in tabel 4.1. Eén van de meest genoemde parkeerproblemen is hier dan ook het hoge autobezit per huishouden.

Grafiek 7.2 Resultaten van vraag 11a



Grafiek 7.3 Resultaten van vraag 11b



Hoofdstuk 8. Andere oplossingen

In Hoofdstuk 6 en 7 worden oplossingen besproken, die in de enquête worden aangedragen. Naast de oplossingen, hebben respondenten ook zelf suggesties kunnen:

- Met welke oplossingen denkt u dat de gemeente kan helpen om het parkeerprobleem te verminderen?
- Door bewust om te gaan met ons eigen parkeergedrag, kunnen we samen een groot verschil maken. Heeft u ideeën waarmee u bij zou kunnen dragen om het parkeerprobleem te verminderen?

Tabel 8.1 laat de acht meest genoemde reacties op vraag 12 zien. Verschillende oplossingen kennen een directe link met de parkeerproblemen, die beschreven worden in tabel 4.1.

De meest benoemde oplossing is het weren van bedrijfsbussen uit de wijken. Daarnaast suggereren veel respondenten om meer parkeerplekken toe te voegen. Verder valt op dat veel vragen zijn om parkeerplekken anders in te richten en het handhaven op parkeerplekken. In tabel 8.1 is te zien dat het vergunningensysteem veel minder vaak negatief benoemen dan in grafiek 7.1. Dit heeft waarschijnlijk te maken dat de vraagstelling: met welke oplossingen denkt u dat de gemeente kan helpen het parkeerprobleem te verminderen. Daardoor zijn de respondenten die bezwaar hadden tegen een vergunningensysteem waarschijnlijk niet verder op het vergunningensysteem ingegaan.

Tabel 8.1 Resultaten van vraag 12

Beschrijving	Aantal
Bedrijfsbussen uit de wijk weren	184
Meer parkeerplaatsen toevoegen	139
Een maximaal aantal auto's in de straat per huishouden/vergunningensysteem	133
Herinrichten van wijken	110
Meer handhaven op verkeerd parkeren	92
Negatieve uitlatingen over parkeervergunning	61
Minder groen	48
Centraal parkeren (op afstand)	42

Dit rapport bevat geen aparte analyse van vraag 13. Een overgroot deel van de respondenten verwees hierbij naar het antwoord op vraag 12. Enkele uitzonderingen waren de voornemens om (binnen Alblasterdam) meer gebruik te maken van de fiets. Daarnaast wordt door enkele respondenten het voornemen genoemd om een parkeerplaats te realiseren op eigen terrein. Dit wordt op dit moment als lastig ervaren door het huidige beleid.

Enquête Parkeervisie

Denk mee over parkeren in Alblasserdam

Uit eerdere signalen van bewoners is gebleken dat het parkeren in de woonwijken soms als een probleem wordt ervaren. De gemeente is aan het nadenken over een nieuw parkeerbeleid. Daarvoor hebben we de kennis en ervaring van u als bewoner nodig. Daarom willen wij u graag een aantal vragen stellen. Dank voor uw bijdrage!

1. Wat is uw postcode in Alblasserdam?
-

2. Hoeveel auto's bevinden zich in uw huishouden?

- Geen
- Eén auto
- Twee auto's
- Drie of meer auto's

3. Hoeveel van die auto's parkeert u in de openbare ruimte (dus niet op eigen terrein)?

- Geen
- Eén auto
- Twee auto's
- Drie of meer auto's

4. Ik vind dat er te veel geparkeerde auto's in de straat staan.

- Helemaal mee oneens
- Oneens
- Neutraal
- Eens
- Helemaal mee eens

- 5a. Ik ervaar een parkeerprobleem in mijn directe woonomgeving.

- Helemaal mee oneens
- Oneens
- Neutraal
- Eens
- Helemaal mee eens

5b. Kunt u het probleem kort omschrijven?

6. Ik ervaar parkeerproblemen rondom (meerdere antwoorden mogelijk):

- Winkels
- Horecagelegenheden
- Kerken
- Scholen
- Bedrijventerrein
- Ik ervaar geen parkeerproblemen
- Anders, namelijk...

7. Kunt u het probleem kort omschrijven?

Oplossingen

De groei van het autobezit leidt tot een steeds hogere parkeerdruk in het dorp. Er komen steeds meer auto's bij en de openbare ruimte kan niet mee groeien. Reden voor het gemeentebestuur om goed na te gaan denken over hoe in de toekomst de openbare ruimte in het dorp leefbaar te houden. 70 tot 80% van de openbare ruimte wordt in gebruik genomen door autoverkeer, bewegend of stilstaand. Om de leefbaarheid te verbeteren zoeken we naar oplossingen. We zijn benieuwd wat uw mening is over mogelijke veranderingen in het parkeerbeleid van de gemeente.

8. Ik ben bereid op grotere afstand van mijn huis te parkeren als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving.

- Helemaal mee oneens
- Oneens
- Neutraal
- Eens
- Helemaal mee eens

9. Hoeveel meter zou u kunnen / bereid zijn te lopen naar uw auto?

- 200 meter (ca. 3 minuten lopen)
- 300 meter (ca. 4,5 minuut lopen)
- 500 meter (ca. 7,5 minuut lopen)
- Ik wil/kan helemaal niet lopen naar mijn auto

Een manier om beschikbare parkeerplekken beter te verdelen over de bewoners is het invoeren van een vergunningensysteem. In ieder geval worden daarmee auto's geweerd die niet in de woonwijk hoeven te zijn. In woonwijken zou er dan bijvoorbeeld een vergunningplicht kunnen zijn tussen 18:00 uur en 00:00 uur, omdat in die periode de dagelijkse parkeerdruk het grootst is. Voor bezoekers van de bewoners kan met een bezoekersvergunning worden gewerkt. Anderen moeten betalen per uur. Een vergunningensysteem vraagt om handhaving, dat brengt kosten met zich mee. De volgende twee vragen gaan over zo'n systeem.

10. Ik heb geen bezwaar tegen Een vergunningensysteem als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving.

- Helemaal mee oneens
- Oneens
- Neutraal
- Eens
- Helemaal mee eens

11. Wat zou u jaarlijks voor een vergunning willen betalen (indicatief) als dit bijdraagt aan een vermindering van de parkeerproblemen en een groenere omgeving?

Vergunning voor de 1e auto	Vergunning voor de 2e auto
Ik heb geen auto	Ik heb geen tweede auto
Niets	Niets
50 euro per jaar	50 euro per jaar
100 euro per jaar	100 euro per jaar

12. Met welke oplossingen denkt u dat de gemeente kan helpen om het parkeerprobleem te verminderen?

13. Door bewust om te gaan met ons eigen parkeergedrag, kunnen we samen een groot verschil maken. Heeft u ideeën waarmee u bij zou kunnen dragen om het parkeerprobleem te verminderen?

Bijlage B: Autobezit per wijk

Tabel B-1 Autobezit (wijk Centrum)

Aantal Auto's	Freq.	Percentage
0	5	1,72%
1	136	46,90%
2	128	44,14%
3+	21	7,24%
	290	100%

Tabel B-2 Autobezit (wijk Kinderdijk)

Aantal Auto's	Freq.	Percentage
0	3	1,36%
1	102	46,36%
2	91	41,36%
3+	24	10,91%
	220	100%

Tabel B-3 Autobezit (wijk Blokweer)

Aantal Auto's	Freq.	Percentage
0	4	0,94%
1	223	52,22%
2	172	40,28%
3+	28	6,56%
	427	100%

Tabel B-4 Autobezit (wijk Souburgh)

Aantal Auto's	Freq.	Percentage
0	4	2,13%
1	89	47,34%
2	72	38,30%
3+	23	12,23%
	188	100%

Bijlage C: Autobezit in de openbare ruimte per wijk

Tabel C-1 Autobezit in de openbare ruimte (wijk Centrum)

Aantal Auto's	Frequentie	Percentage
0	73	25,17%
1	127	43,79%
2	81	27,93%
3+	9	3,10%
	290	100%

Tabel C-2 Autobezit in de openbare ruimte (wijk Kinderdijk)

Aantal Auto's	Frequentie	Percentage
0	27	12,27%
1	107	48,64%
2	69	31,36%
3+	17	7,73%
	220	100%

Tabel C-3 Autobezit in de openbare ruimte (wijk Blokweer)

Aantal Auto's	Frequentie	Percentage
0	38	8,90%
1	224	52,46%
2	143	33,49%
3+	22	5,15%
	427	100%

Tabel C-4 Autobezit in de openbare ruimte (wijk Souburgh)

Aantal Auto's	Frequentie	Percentage
0	38	20,21%
1	93	49,47%
2	41	21,81%
3+	16	8,51%
	188	100%

Bijlage D: Ervaring parkeerprobleem

Tabel D-1 Score geparkeerde auto's in de omgeving per wijk en buurt

Wijk	Buurt	Gemiddelde	Aantal Reacties
Centrum	Cortgene	59,53	43
	Redersbuurt	50,69	36
	Kerkbuurt	69,15	118
	Polderbuurt	61,92	26
	De Werven	62,54	67
Totaal		63,26	290
Kinderdijk	Dijk	57,42	31
	Vogelbuurt	69,51	82
	Waterland	66,52	23
	Groene Long	70,00	2
	Rivierenbuurt	64,24	46
	Nieuw Kinderdijk	66,53	36
Totaal		65,91	220
Blokweer	Zeelt	70,81	68
	Middelland	40,60	25
	Blokweer Noord	65,64	55
	Blokweer Zuid	56,25	40
	Drentsebuurt	64,88	41
	Florabuurt	73,37	98
	Staatsliedenbuurt	75,35	100
Totaal		68,09	427
Souburgh	Schildersbuurt	60,63	63
	Schrijversbuurt	62,83	76
	Klein Alblas	59,62	26
	Oranjebuurt	76,52	23
Totaal		63,32	188
Bedrijventerreinen	Vinkenwaard	80,91	11
	Hoogendijk	50	1
	Nieuwland	73,33	3
Totaal		77,33	15
Landelijk gebied	Polder Blokweer	-	0
	Polder Kortland	-	0
	Polder Souburgh	-	0
	Polder Vinkenwaard	30	1
Totaal		30	1

Tabel D-2 Score parkeerproblemen in de woonomgeving per wijk en buurt

Wijk	Respons per buurt	Score	Aantal Reacties
Centrum	Cortgene	57,21	43
	Redersbuurt	66,94	36
	Kerkbuurt	79,15	118
	Polderbuurt	73,46	26
	De Werven	63,36	67
Totaal		70,22	290
Kinderdijk	Dijk	56,45	31
	Vogelbuurt	80,24	82
	Waterland	60,43	23
	Groene Long	85,00	2
	Rivierenbuurt	72,39	46
	Nieuw Kinderdijk	83,75	36
Totaal		73,80	220
Blokweer	Zeelt	67,43	68
	Middelland	43,00	25
	Blokweer Noord	63,82	55
	Blokweer Zuid	51,50	40
	Drentsebuurt	71,22	41
	Florabuurt	79,29	98
	Staatsliedenbuurt	87,80	100
Totaal		71,90	427
Souburgh	Schildersbuurt	64,44	63
	Schrijversbuurt	67,11	76
	Klein Alblas	45,00	26
	Oranjebuurt	78,70	23
Totaal		64,57	188
Bedrijventerreinen	Vinkenwaard	76,36	11
	Hoogendijk	100	1
	Nieuwland	63,33	3
Totaal		75,33	15
Landelijk gebied	Polder Blokweer	-	0
	Polder Kortland	-	0
	Polder Souburgh	-	0
	Polder Vinkenwaard	100	1
Totaal		100	1