

Resultaten van een onderzoek over parkeren en de ruimte op straat in Haarlem

Augustus 2024



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van de gemeente Haarlem

Auteurs

Martijn de Vries (martijn@populytics.nl)
Charlotte Tuit (charlotte@populytics.nl)
Wendel Scholma (wendel@populytics.nl)
Rosa Vroom (rosa@populytics.nl)
Niek Mouter (niek@populytics.nl)

Datum

Augustus 2024

Status

Eindrapport

Contact

Populytics b.v.
Frambozenweg 139
2321 KA Leiden
info@populytics.nl
www.populytics.nl



Foto door [Laura Longwell](#)

Opbouw van dit rapport

Samenvatting

1. Samenvatting van de hoofdconclusies 4

Hoofddresultaten

1. Aanleiding en methode 12
2. Dataverzameling 13
3. Deel 1: Duiding van de uitkomst van het parkeerreferendum 14
4. Deel 2a: Wat vinden inwoners belangrijk in de stad? 19
5. Deel 2b: Waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? 27
6. Deelnemerservaringen 41

Bijlagen: Aanvullende analyses en informatie

1. Bijlage A: Verdiepende vragen over parkeren 45
2. Bijlage B: Kenmerken van deelnemers uitgesplitst naar wijk 51
3. Bijlage C: Kwalitatieve analyse keuzetaak: wat vinden inwoners belangrijk in de stad 56
4. Bijlage D: Kwalitatieve analyse keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? – argumenten per optie 67
5. Bijlage E: Analyse keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? – per wijk 75
6. Bijlage F: Extra kwantitatieve analyses keuzetaak: wat vinden inwoners belangrijk in de stad? 118
7. Bijlage G: Extra kwantitatieve analyses keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? 126
8. Bijlage H: Extra kwantitatieve analyses over parkeerkosten voor de gemeente en parkeerplekken bij nieuwbouw 133
9. Bijlage I: Werving van deelnemers 138
10. Bijlage J: Methodologie 144



Samenvatting

Hoofdconclusies

Overzicht

Aanleiding

Op 6 maart (2024) bracht 37,71% van de Haarlemmers een stem uit over de 'Nota Uitwerking parkeerregulering: uitbreiding betaald parkeren in Haarlem'. Van alle Haarlemmers die hun stem uitbrachten stemde 18% voor en 82% tegen de nota. Het doel van dit onderzoek is meer duiding krijgen bij de uitkomsten van dit parkeerreferendum.

Alle 75.000 huishoudens uit Haarlem hebben een brief gekregen om mee te doen met dit onderzoek. In totaal hebben 10.324 inwoners meegedaan.

Dit onderzoek bestaat uit vier delen

- 1. Vragen over het referendum:** Deelnemers lichten toe waarom zij voor, tegen of niet hebben gestemd.
- 2. Keuzetaak 1:** Deelnemers kiezen welke doelen zij belangrijk vinden met betrekking tot de ruimte op straat in de stad. Ze verdeelden in totaal 100 punten over 10 doelen. Hoe belangrijker ze een doel vonden, hoe meer punten ze eraan toekenden.
- 3. Keuzetaak 2:** Deelnemers maken afwegingen: waarvoor moet er in jouw buurt meer ruimte komen op straat? En waarvoor mag er minder ruimte komen? Deelnemers konden de openbare ruimte over 7 opties verdelen. Wanneer ze ergens meer ruimte voor maakten, moesten ze voor iets anders minder ruimte maken.
- 4. Vervolg vragen:** Over de deelnemers zelf en hoe zij het onderzoek hebben ervaren.

Overzicht van de hoofconclusies

- **Conclusie 1: Er is veel overeenstemming over wat belangrijk is bij het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem.**
Deze twee doelen krijgen de prioriteit van de meeste deelnemers: 'het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen' en 'de stad is groen'. Ook de doelen 'iedereen voelt zich veilig in het verkeer' en 'kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen' krijgen relatief veel prioriteit van de meeste deelnemers.
- **Conclusie 2: Er zijn verschillende opvattingen over parkeren in Haarlem.**
Van alle inwoners die hebben deelgenomen aan dit onderzoek vindt slechts 23% parkeren helemaal niet belangrijk. Daartegenover staat een groep van 10% van de deelnemers die parkeren prioriteert boven alle andere vormen van publiek ruimtegebruik. Hiertussen bestaan allerlei verschillende en genuanceerde opvattingen.
- **Conclusie 3: Elke wijk is uniek, met verschillende perspectieven op parkeren.**

Conclusie 1: Er is veel overeenstemming over wat belangrijk is bij het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem

Gedeelde doelen: ‘het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen’ en ‘de stad is groen’.

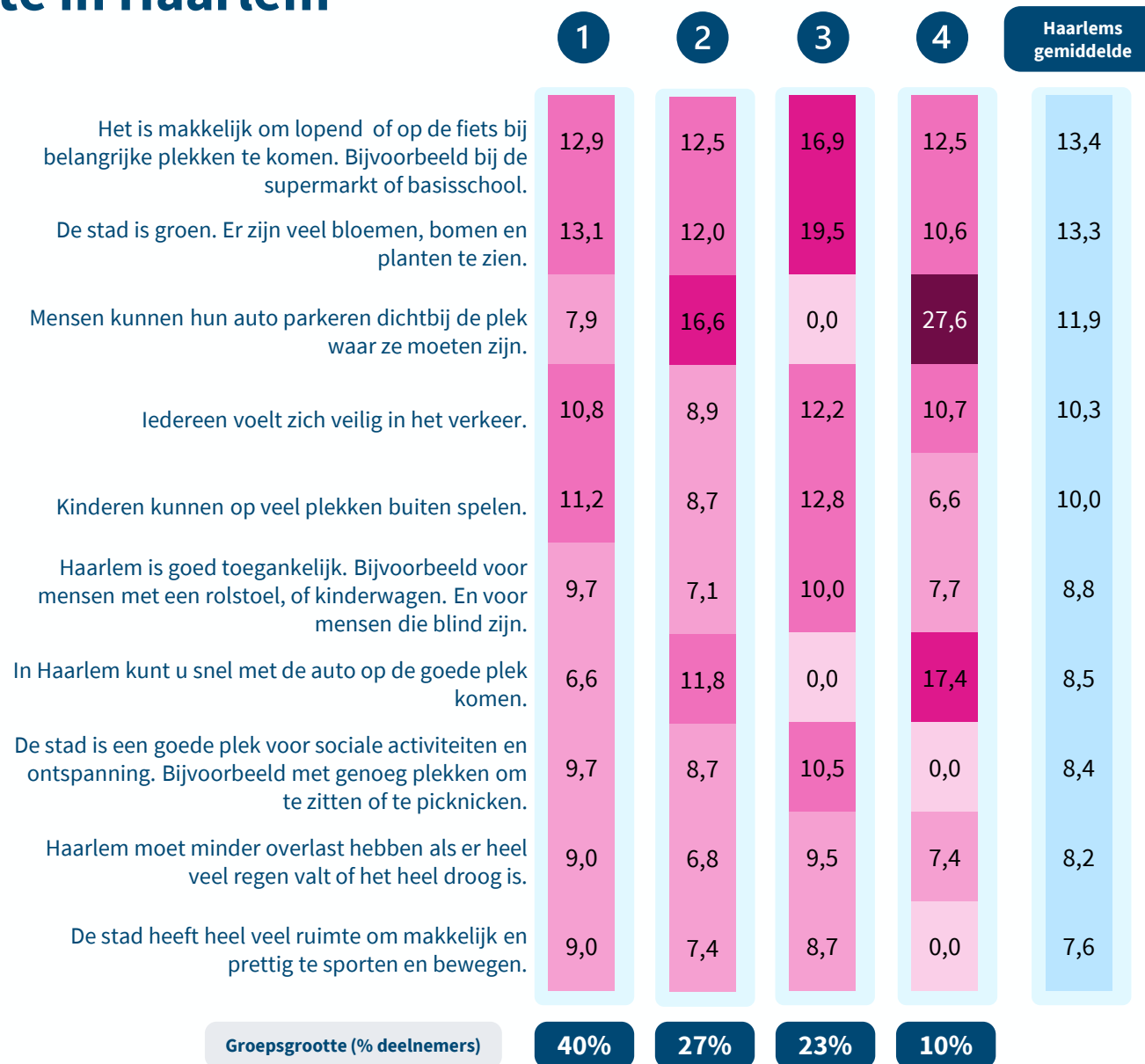
- Voor de gemiddelde deelnemer zijn dit de twee doelen die de hoogste prioriteit hebben bij het maken van keuzes in de openbare ruimte.
- Dit zijn de enige twee doelen waar een meerderheid van de deelnemers prioriteit aan geeft. Deze doelen worden dus gedeeld door verschillende groepen Haarlemmers (zie figuur).
- Veelvoorkomende argumenten om het doel ‘de stad is groen’ te prioriteren zijn dat dit bijdraagt aan een klimaatbestendige en leefbare stad.
- Veelvoorkomende argumenten om het doel ‘het is makkelijk om lopend en per fiets bij belangrijke plekken te komen’ zijn dat dit mensen stimuleert om te fietsen en te lopen en dat dit goed is voor de gezondheid en het milieu.

Ook de doelen ‘iedereen voelt zich veilig in het verkeer’ en ‘kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen’ krijgen relatief veel prioriteit van de verschillende groepen deelnemers.

De meeste deelnemers geven relatief weinig prioriteit aan de doelen: ‘toegankelijkheid voor mensen met een beperking’, ‘genoeg plek voor sociale activiteiten en ontspanning’, ‘overlast door water en droogte voorkomen’ en ‘ruimte voor sporten en bewegen’.

- Deze doelen komen niet voor in de top 4 van de verschillende groepen.
- Er zijn deelnemers die weinig prioriteit geven aan ‘sociale activiteiten en ontspanning’ en ‘toegankelijkheid van voetpaden’ omdat dit volgens hen kan worden geborgd door meer ruimte aan ‘groen’ en ‘bereikbaarheid’ te geven.
- Maar er zijn ook deelnemers die aangeven het minder noodzakelijk te vinden dat de gemeente veel aandacht aan deze doelen geeft bij het maken van keuzes over het gebruik van de ruimte op straat.

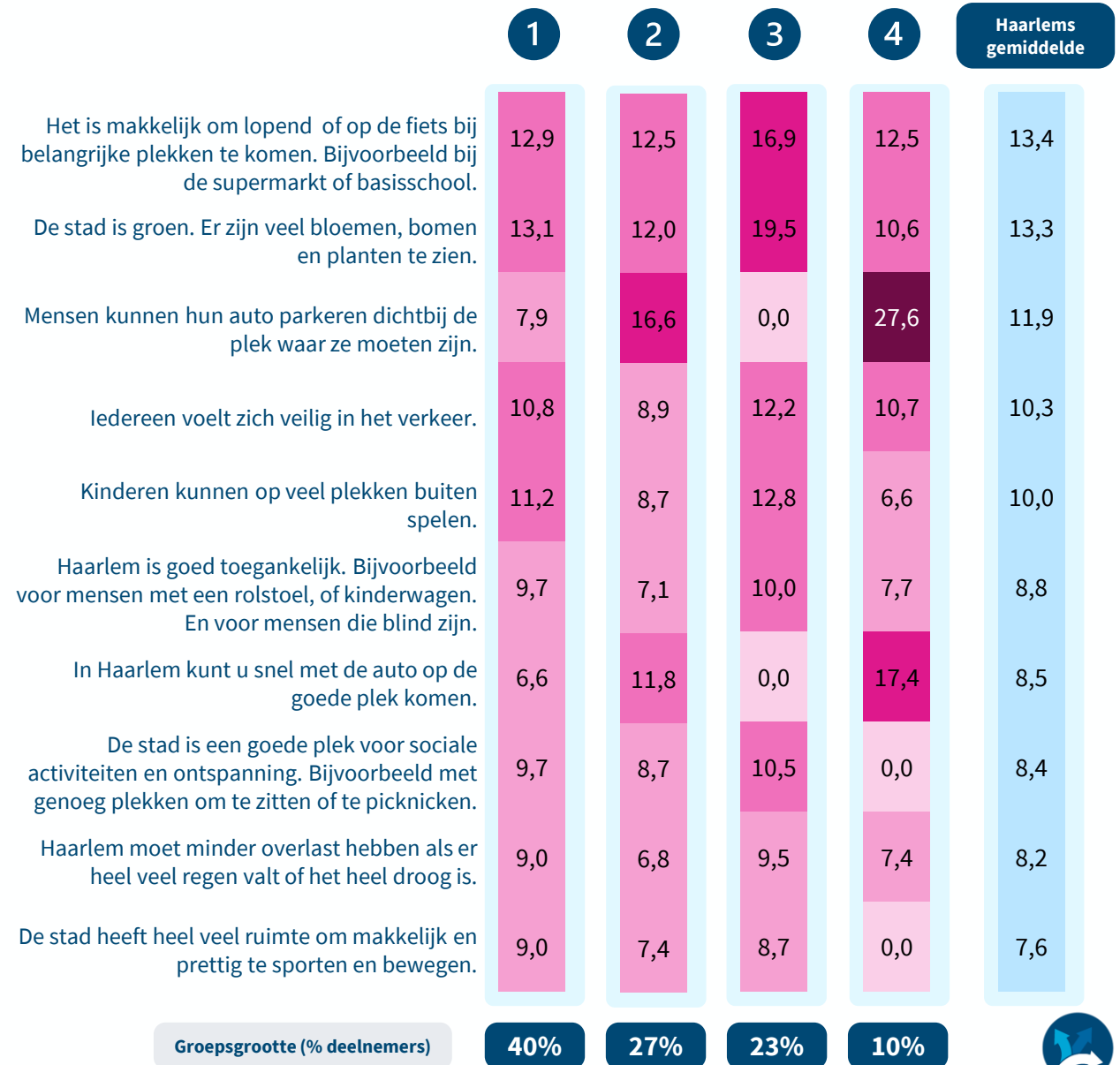
Figuur: gemiddelde puntenverdeling per subgroep
Zie pagina 23 voor meer uitleg over deze figuur



Conclusie 2: Er zijn verschillende opvattingen over parkeren in Haarlem

Deelnemers denken verschillend over de doelen 'parkeren in de buurt waar je moet zijn' en 'snel met de auto op je bestemming komen'. Aan de hand van de clusteranalyse duiden we de verschillen tussen de vier groepen.

- 'Gematigde groep':** ervaren soms dat er een aandachtspunt is in de huidige ruimteverdeling. Dit is terug te zien in het relatief lage aantal punten dat wordt gegeven aan snelle bereikbaarheid en dichtbij parkeren. Er wordt meer prioriteit gegeven aan het vinden van alternatieven van bereikbaarheid, groen, spelen en veiligheid. Deze groep lijkt echter waakzaam voor een al te grote ommezwaai. Er zijn ook deelnemers in de groep die tevreden zijn met de status quo.
- 'Pragmatische forenzen':** hebben vaak één of meerdere auto's die ze voor woon-werkverkeer benutten en vinden prioriteren bereikbaarheid en dichtbij parkeren, maar niet volledig ten koste van andere waarden, zoals groep 4 wel doet. Hierdoor wordt ook op alle waarden die geen directe relatie met autobereikbaarheid ingezet. Fietsbereikbaarheid en groen scoren zelfs boven de uitgangswaarde.
- 'Principiële herinrichters':** deze deelnemers zetten helemaal niet in op opties voor de auto (een snelle bereikbaarheid en dichtbij parkeren) prioriteren in sterke mate andere vormen van bereikbaarheid (fiets, lopen) en een groene stad, maar ook veiligheid en spelen scoort boven de uitgangswaarde.
- 'Auto-prioriteerders':** deze deelnemers zien de auto als leidend bij de inrichting van de openbare ruimte. Zij geven geen punten aan sport, beweging en sociale ontspanning. Ook buiten spelen van kinderen en toegankelijkheid krijgt weinig prioriteit. Aan fietsbereikbaarheid, groen en veiligheid worden nog wel meer punten dan de uitgangswaarde gegeven. Met name die laatste is opvallend, want hiermee scoort deze groep gemiddeld hoger dan groep 2, de 'pragmatische forenzen'.



Conclusie 2: Er zijn verschillende opvattingen over parkeren in Haarlem

Deelnemers denken verschillend over de doelen 'parkeren in de buurt waar je moet zijn' en 'snel met de auto op je bestemming komen'

- In de tweede keuzetaak, waarin deelnemers is gevraagd verschillende vormen van ruimtegebruik in hun wijk te verdelen, zien we weer grote verschillen tussen hoe veel ruimte deelnemers uit verschillende wijken aan parkeren geven.
- Daarom hebben we de motivaties van deelnemers die minder of meer ruimte aan het parkeren van de auto in hun buurt geven uitgebreider per wijk geanalyseerd. Hieronder staan de meest veelvoorkomende argumenten. Het is interessant dat zowel mensen die meer ruimte voor parkeren kiezen als mensen die minder ruimte voor parkeren kiezen frustraties uiten over huishoudens die onnodig veel auto's voor de deur zetten en dat beide groepen het nodig vinden om te investeren in alternatieven voor de auto.

Argumenten van mensen die minder ruimte voor parkeren kiezen

- Auto's maken het straatbeeld minder aangenaam.
- Het is belangrijk om ruimte te maken voor andere dingen zoals groen en speelruimte voor kinderen.
- Auto zorgen voor overlast (verkeersdrukke en uitlaatgassen).
- Frustratie over het toenemende aantal busjes.
- Het is voldoende als iedereen één auto dichtbij huis kan parkeren.
- Als er minder ruimte voor de auto is dan stimuleert dit openbaar vervoer en deelvervoer.

Argumenten van mensen die de ruimte voor parkeren laten zoals die is, of meer ruimte kiezen

- Dichtbij kunnen parkeren is soms noodzakelijk. Bijvoorbeeld voor vervoer van zware spullen, voor bezoekers, voor mensen die minder mobiel zijn en voor gezinnen.
- Bepaalde ondernemers zoals klusbedrijven en thuiszorg moeten mensen nog wel goed kunnen bereiken.
- Er moeten geen maatregelen komen in wijken waar volgens mensen nu geen probleem is.
- Er moet eerst worden gekeken of er slimmer om kan worden gegaan met de ruimte voordat er parkeerplaatsen worden weggehaald.
- Er moeten eerst goede alternatieven komen voor de auto (zoals een goed ov-netwerk, deelvervoer).

Verklarende factoren voor verschillende opvattingen over parkeren

Uit dit onderzoek blijkt dat de volgende persoonskenmerken sterk bepalend zijn voor hoe mensen aankijken tegen het belang van je auto parkeren dichtbij de plek waar je moet zijn en 'snel met de auto op de plek komen waar je moet zijn'.



- **Autobezitters en inwoners die met name met de auto naar werk reizen:** Deze groepen geven relatief veel prioriteit aan het parkeren van hun auto dichtbij de plek waar ze moeten zijn en dat ze snel met de auto op de goede plek kunnen komen. Deelnemers die geen auto bezitten of vaak met de fiets of het openbaar vervoer naar werk reizen geven relatief weinig prioriteit aan parkeren en snel met de auto op de goede plek kunnen komen.
- **Ervaren parkeerdruk:** Deelnemers die relatief veel parkeerdruk ervaren geven relatief weinig prioriteit aan het doel 'auto parkeren dichtbij de plek waar je moet zijn'.
- **Opleidingsniveau:** Theoretisch geschoolden geven relatief veel minder prioriteit aan auto parkeren dichtbij de plek waar je moet zijn dan praktisch geschoolden. Theoretisch geschoolden geven juist meer prioriteit aan 'de stad is groen' dan praktisch geschoolden. Opleidingsniveau heeft invloed op de voorkeuren van de deelnemers los van het feit of mensen wel of geen auto bezitten.
- **Financiële situatie:** Huishoudens die elke maand geld overhouden geven relatief weinig prioriteit aan de auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.

Deze kenmerken geven een verklaring voor de verschillende manier waarop inwoners uit verschillende wijken de doelen 'parkeren in de buurt van de plek waar je moet zijn' en 'snel met de auto op de plek komen waar je moet zijn' prioriteren opzichte van andere waarden.

- **Ervaren parkeerdruk.** In Stadsdeel Centrum is de ervaren parkeerdruk het hoogste. Relatief veel inwoners vinden dat er minder ruimte moet komen voor parkeren en dat er meer ruimte moet komen voor andere dingen zoals groen en ruimte om fietsen te stallen. Hetzelfde patroon zien we in omliggende wijken. In veel wijken aan de buitenrand van de stad ervaren daarentegen relatief weinig parkeerdruk. De meeste inwoners uit deze wijken, zoals Molenwijk en het Vondelkwartier zien daarom de noodzaak van parkeerregulering niet in. Er zijn echter wel groepen deelnemers uit deze wijken die, alhoewel ze weinig parkeerdruk ervaren, om allerlei uiteenlopende redenen toch meer ruimte voor parkeren kiezen.
- **In wijken waar veel inwoners met de auto naar werk gaan, het opleidingsniveau relatief laag is en de financiële situatie relatief minder gunstig zijn weinig inwoners bereid ruimte voor parkeren op te offeren voor andere dingen.** Dit is bijvoorbeeld zo in Meerwijk, waar net als in het centrum een hoge parkeerdruk ervaren. Anders dan in het centrum vinden relatief veel inwoners hier dat er meer ruimte voor auto parkeren moet komen.

Conclusie 3: Elke wijk is uniek, met verschillende perspectieven op parkeren

Uitgebreide analyses op wijkniveau laten zien dat iedere wijk uniek is, met verschillende uitdagingen en perspectieven op parkeren.

Uit de motivaties die deelnemers geven voor hun keuzes komen allerlei kenmerken naar voren die niet zijn uitgevraagd in dit onderzoek, maar mogelijk wel invloed hebben op hoe inwoners verschillende vormen van ruimtegebruik prioriteren.

- Zo worden in sommige wijken in en rondom het Centrum (zoals het Zijlwegkwartier, de Transvaalwijk, de Indische wijk en de Slachthuiswijk) de smalle straten genoemd. Hierdoor is er volgens deelnemers uit deze wijken onvoldoende ruimte voor veel parkeerplekken. In deze buurten worden ook frustraties gedeeld over grote auto's die niet in parkeervakken passen.
- In andere wijken (zoals Parkwijk en Meerwijk) worden andere kenmerken genoemd, zoals dat veel mensen de auto niet op de beschikbare parkeerterreinen zetten, maar verkeerd parkeren om dichterbij de woning te kunnen staan.
- In het algemeen valt op dat de mate waarin er nu parkeerproblemen worden ervaren, sterk verschilt tussen wijken. En ook binnen een wijk lijken er soms verschillen per buurt of zelfs op straatniveau te zijn. Vergeleken met andere PWE-onderzoeken valt bovendien op dat de groep deelnemers die de mening van inwoners belangrijker vindt dan de mening van experts relatief groot is, terwijl de groep deelnemers die de mening van experts belangrijker vindt dan de mening van inwoners erg klein is. Deelnemers vinden het bij dit thema dus erg belangrijk dat hun specifieke kennis over de problematiek in hun straat, buurt en/of wijk wordt meegenomen in de planvorming.

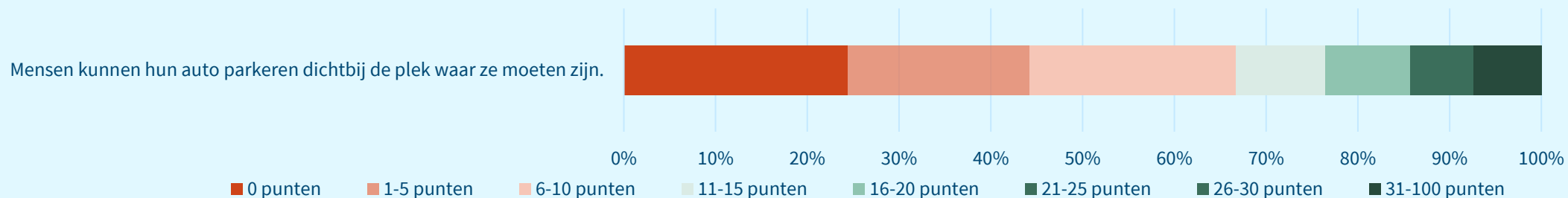


Eindconclusie

Op 6 maart (2024) bracht 37,71% van de Haarlemmers een stem uit over de ‘Nota Uitwerking parkeerregulering: uitbreiding betaald parkeren in Haarlem’. Van alle Haarlemmers die hun stem uitbrachten stemde 18% voor en 82% tegen de nota.

Een doel van dit onderzoek is meer duiding krijgen bij deze uitkomsten. De resultaten laten zien dat er zeer uiteenlopende opvattingen over de rol van parkeren in de stad bestaan.

- Van de deelnemers geeft 44% geen (0 punten) of weinig prioriteit (1-5 punten) aan het doel over auto parkeren.
- Tegelijkertijd geeft 30% van de deelnemers relatief veel prioriteit (16+ punten) aan dit doel. Er is zelfs een groep van 10% waarvoor deze optie de absolute topprioriteit is (groep 4).
- De overige 26% van de deelnemers geeft het doel over parkeren niet veel meer (11-15) of minder (6-10) punten dan de uitgangswaarde (10 punten).



De argumenten, waarden en zorgen die deze verschillende opvattingen verklaren komen in de hoofdresultaten nog veel uitgebreider aan bod.

**Zie pagina 29 voor de volledige figuur en toelichting.*



Hoofdresultaten

Aanleiding en methode

Dataverzameling

Deel 1: Duiding van de uitkomst van het parkeerreferendum

Deel 2a: Wat vinden inwoners belangrijk in de stad?

Deel 2b: Waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt?

Deelnemerservaringen

Aanleiding en methode

Achtergrond

De openbare ruimte staat in steden zoals Haarlem flink onder druk. Dat komt onder andere door een sterke groei van het aantal inwoners en toenemende verkeersdruk. Overige zaken die ruimte vragen zijn onder andere het aanleggen van groen voor klimaatadaptatie en het faciliteren van speel- en ontmoetingsplekken. Omdat de openbare ruimte schaars is, moeten er keuzes gemaakt worden over de verdeling van de openbare ruimte. Dit rapport presenteert de resultaten van een onderzoek naar de voorkeuren van inwoners over dit vraagstuk. Dit onderzoek volgt op het referendum over de nota parkeren.

Methode

In dit onderzoek is gebruik gemaakt van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE is dat grote groepen burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de overheid. **Aan dit PWE onderzoek deden 10.324 inwoners mee.**

In een PWE worden burgers als het ware op de stoel van de overheid gezet. Het keuzevraagstuk van een overheid wordt nagebootst in een online omgeving. Burgers ervaren het dilemma van de overheid: Ze krijgen een overzicht van de voor- en nadelen van de opties waartussen de overheid kan kiezen en de beperkingen die er zijn. Vervolgens wordt er gevraagd wat zij hun overheid adviseren. Een PWE verbindt 'de tekentafel' en 'de keukentafel' met elkaar. Zo zien inwoners (de keukentafel) welke afwegingen de beleidsmakers moeten maken. Daarnaast krijgen beleidsmakers (de tekentafel) inzicht in de voorkeuren, waarden en zorgen van inwoners.

Twee doelen van dit onderzoek

1. Meer duidelijk krijgen bij de uitkomsten van het parkeerreferendum. Wat zijn voor inwoners redenen geweest om voor of tegen de uitbreiding van gereguleerd parkeren te stemmen, of niet te gaan stemmen?
2. Meer zicht krijgen op wat inwoners belangrijk vinden in de stad en hoe zij verschillende vormen van ruimtegebruik prioriteren. Parkeerbeleid komt uiteindelijk neer op het maken van afwegingen tussen ruimtegebruik. De gemeente wil meer inzicht in hoe inwoners dit soort afwegingen zouden maken.

Onderzoek bestaat uit vier delen

1. **Vragen over het referendum:** Deelnemers lichten toe waarom zij voor, tegen of niet hebben gestemd.
2. **Keuzetaak 1:** Deelnemers maken afwegingen tussen welke doelen zij belangrijk vinden met betrekking tot de ruimte op straat in de stad. Ze verdeelden in totaal 100 punten over 10 doelen. Hoe belangrijker ze een doel vonden, hoe meer punten ze gaven. Ook werd gevraagd om dit te motiveren.
3. **Keuzetaak 2:** Deelnemers maken afwegingen tussen verschillende functies die de ruimte op straat in hun buurt kan hebben. Deelnemers konden voor 7 opties voor openbaar ruimtegebruik in hun buurt aangeven of er meer of minder ruimte voor moet worden gemaakt. Wanneer ze ergens meer ruimte voor maakten, moesten ze voor iets anders minder ruimte maken.
4. **Vervolg vragen:** Over de deelnemers zelf en hoe zij het onderzoek hebben ervaren.



Dataverzameling

	Populatie Haarlem*	Aantal deelnemers (n=10.324)
Geslacht		
Man	49,0%	51,6% (5.181)
Vrouw	51,0%	48,4% (4.857)
Leeftijd		
16 t/m 35 jaar	29,9%	12,9% (1.323)
35 t/m 64 jaar	49,6%	58,0% (5.932)
65 en ouder	20,5%	29,1% (2.974)
Opleiding**		
Praktisch	24,2%	9,0% (877)
Middelbaar	34,9%	21,6% (2.115)
Theoretisch	40,9%	69,4% (6.802)

	Populatie Haarlem*	Aantal deelnemers (n=10.324)
Wijk		
Amsterdamsewijk	4,9%	6,0% (616)
Boerhaavewijk	4,4%	3,5% (354)
Delftwijk	3,1%	3,7% (380)
Duinwijk	3,5%	3,4% (349)
Europawijk	6,2%	4,4% (452)
Haarlemmerhoutkwartier	8,0%	7,7% (783)
Houtvaartkwartier	5,1%	6,6% (675)
Indische wijk	5,7%	6,8% (690)
Meerwijk	5,3%	3,3% (335)
Molenwijk	5,0%	3,9% (394)
Oude Stad	8,7%	10,0% (1.022)
Parkwijk	4,1%	3,1% (318)
Slachthuiswijk	3,4%	3,8% (389)
Spaarndam	0,4%	0,3% (31)
Te Zaanenkwartier	5,6%	7,2% (738)
Ter Kleefkwartier	8,2%	7,8% (792)
Transvaalwijk	5,5%	4,8% (485)
Vogelenwijk	3,2%	3,7% (380)
Vondelkwartier	3,5%	4,1% (421)
Veerpolder	1,1%	1,5% (151)
Zijlwegkwartier	5,1%	4,5% (455)

Toelichting

- In de periode van 12 tot 26 juni 2024 deden in totaal 10.324 mensen mee aan dit PWE onderzoek. Dit zijn unieke deelnemers die een juiste code hebben ingevuld.
- Brieven met unieke codes:* Naar elk woonadres in Haarlem is een brief mee de uitnodiging om mee te doen aan dit onderzoek. Zo zijn er ongeveer 75.000 brieven verstuurd. Daarmee ligt het responspercentage boven de 10% wat als een hoog percentage kan worden geduid. In elke brief stond een code waarmee een persoon uit het huishouden mocht meedoen. Huishoudens die de brief zijn kwijtgeraakt, hebben via de gemeente Haarlem alsnog een brief met daarin een code ontvangen. Deelnemers moesten deze code invullen aan het begin van het onderzoek. Deze codes zijn gecontroleerd om de representativiteit van de steekproef te waarborgen. Dit houdt in dat dubbele codes of verzonden codes zijn verwijderd.
- Representativiteit en herwegen:* In dit rapport worden de resultaten van een wijk op een representatieve manier getoond (tenzij anders aangegeven). Dit houdt in dat de wijken zijn gewogen op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding. Zo wordt de steekproef gespiegeld aan de populatie van een wijk en worden de verschillen tussen deze twee uitgebalanceerd. Om deze verschillen te kunnen uitbalanceren, moeten er in elke groep voldoende deelnemers zijn. We gaan uit van een minimum van 30 deelnemers per geslacht, leeftijdscategorie en opleidingsniveau. In dit geval zijn er minder deelnemers van elke groep in *Duinwijk, Haarlemmerhoutkwartier, Spaarndam, Vogelenwijk, Veerpolder en Zijlwegkwartier*. Over deze wijken worden in dit rapport wel uitspraken gedaan, maar het is onzeker of deze resultaten representatief zijn op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding. Deze uitspraken zijn daarom meer indicatief van aard, en moeten daarom voorzichtiger worden geïnterpreteerd.



Deel 1: Duiding van de uitkomst van het parkeerreferendum

Dit onderzoek geeft verdiepende inzichten in de uitkomsten van het referendum

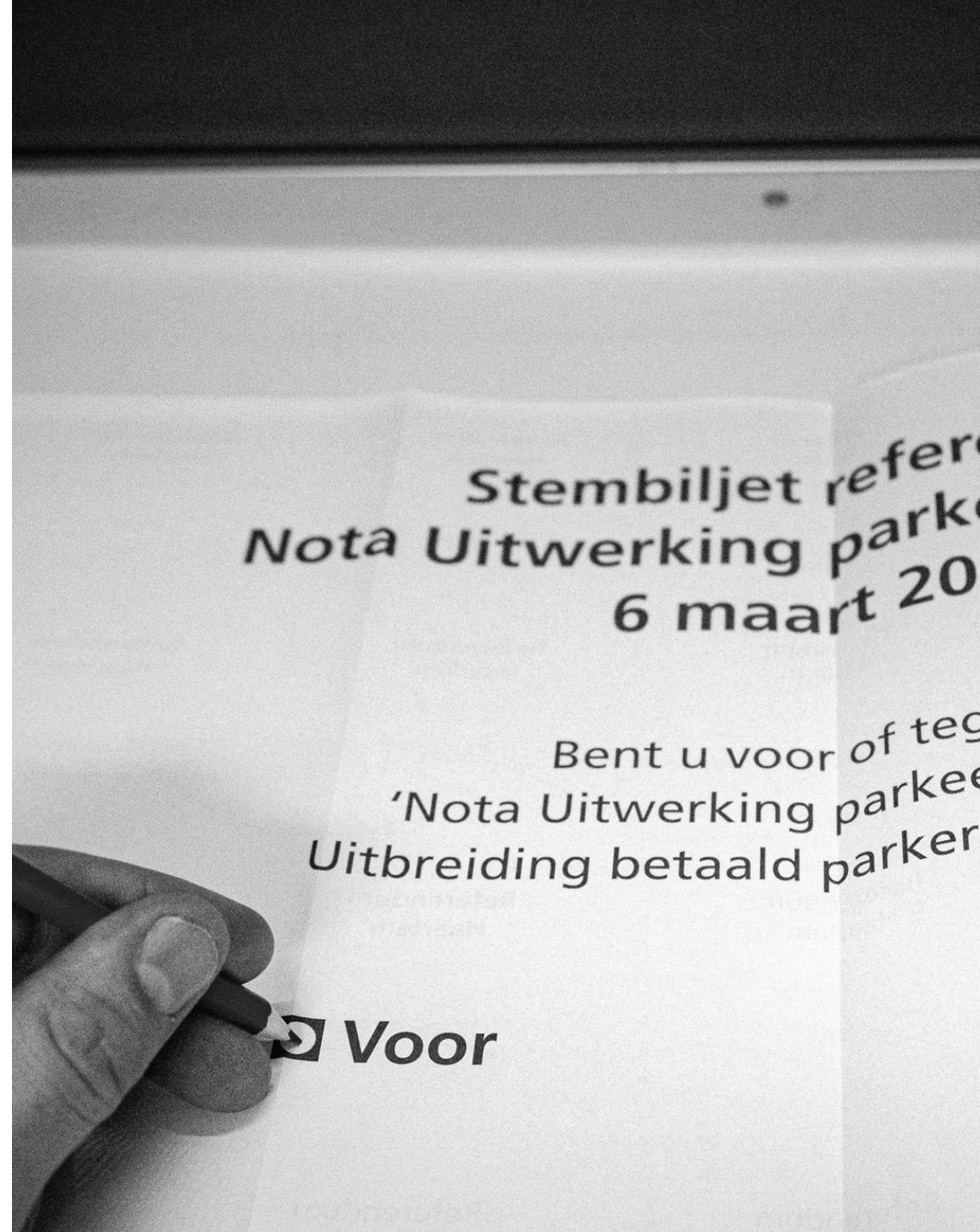
Op 6 maart (2024) bracht 37,71% van de Haarlemmers een stem uit over de 'Nota Uitwerking parkeerregulering: uitbreiding betaald parkeren in Haarlem'. Van alle Haarlemmers die hun stem uitbrachten stemde 18% voor en 82% tegen de nota.

Een doel van dit onderzoek is meer duiding krijgen bij deze uitkomsten. Daarom zijn de volgende vragen gesteld aan deelnemers aan dit onderzoek:

- Deelnemers aan dit onderzoek die **niet hebben gestemd** tijdens het referendum is gevraagd waarom niet. De belangrijkste redenen staan op [pagina 16](#).
- Deelnemers aan dit onderzoek die **voor hebben gestemd** is gevraagd om dit toe te lichten. De belangrijkste redenen staan op [pagina 17](#).
- Deelnemers aan dit onderzoek die **tegen hebben gestemd** is gevraagd om dit toe te lichten. De belangrijkste redenen staan op [pagina 18](#).

Die uitgebreide analyses van deze vragen staan in [bijlage A](#).

De overige hoofdresultaten geven bovendien gedetailleerde inzichten in wat inwoners belangrijk vinden en hoe zij verschillende vormen van ruimtegebruik prioriteren. Ook deze inzichten dragen bij om meer duiding te krijgen bij de uitkomsten van het parkeerreferendum.



Waarom deden inwoners niet mee met het parkeerreferendum?

Uitleg

Het merendeel van de deelnemers aan dit onderzoek (72,9%) heeft deelgenomen aan het referendum. Maar er is ook een grote groep deelnemers (21,4%) die geen stem heeft uitgebracht bij het referendum.* Aan deze deelnemers is gevraagd waarom ze niet hebben gestemd. De antwoorden van deelnemers laten zien dat niet iedereen een referendum een geschikte manier vindt om mee te praten over parkeerbeleid.

Uit de argumenten van deze deelnemers blijkt dat een belangrijke reden om niet te stemmen was dat inwoners het referendum niet genuanceerd genoeg vonden. Inwoners die dit zeggen hadden graag op een genuanceerdere manier hun mening geven, bijvoorbeeld over bepaalde randvoorwaarden waaronder strengere parkeerregulering wel of niet doorgevoerd kan worden, of over specifieke onderdelen van de nota in plaats van in het algemeen voor of tegen te stemmen. Dit onderzoek biedt inwoners extra gelegenheid om hun mening met de gemeente te delen.

Er zijn ook veel deelnemers die geen stem hebben uitgebracht bij het referendum, omdat ze het beleid niet relevant vonden. Bijvoorbeeld omdat er al betaald parkeren in hun wijk is, omdat ze op eigen terrein parkeren of omdat ze geen auto bezitten.

* 5,7% van de deelnemers wilde niet zeggen of ze hadden meegedaan aan het referendum.

De belangrijkste motivaties om niet te stemmen

Het was moeilijk om een afweging te maken tussen voor of tegen (omdat er zowel voor als tegen goede argumenten zijn).

"Omdat ik het eens was met de aanpak (parkeerdruk meten en aan de hand daarvan betaald parkeren invoeren) maar totaal oneens met de grenswaarde (max. 85% bezet op drukste moment), waardoor ik niet wist of ik voor of tegen moest stemmen."

Een referendum is niet het juiste middel: een referendum is te zwart-wit en mobiliseert tegenstemmers.

"Ben tegen referendum op deze wijze. Keus kan nooit ja of nee zijn. Het ligt altijd genuanceerder."

Omdat de uitkomst voorspelbaar was op tegen, dus het is strategisch om als voorstander niet te stemmen en zo niet de opkomstdrempel te halen.

"Omdat ik wist dat de meeste stemmen tegen de uitbreiding zouden zijn en ik ben voor. Ik was bang dat ik mee zou werken aan het halen van de kiesdrempel. Ik heb misgegokt daarbij. Want de drempel is wel gehaald, en mijn voorstem is niet gehoord."

Omdat het niet mijn wijk/buurt was waar het referendum over ging.

"Ging niet over de directe woonomgeving. Buiten de direct omgeving, heb ik voor betaald parkeren geen mening."

Er is al betaald parkeren in mijn buurt.

"Wij hebben al betaald parkeren in de wijk dus er veranderd nauwelijks wat. En ik vind het niet erg mits het geld goed besteed gaat worden om de stad te verbeteren."

De invloed met een referendum is beperkt.

"Het maakt toch niks uit alles wordt toch doorgedrukt"

Ik parkeer op eigen terrein.

"Omdat wij een privé parkering hebben bij onze flat, het leek mij oneerlijk om in positie te stemmen"

Mijn huishouden bezit geen auto.

"Ik heb geen auto."



Waarom hebben deelnemers aan dit onderzoek voor de nota gestemd?

Toelichting

Van de deelnemers aan die onderzoek die hebben meegedaan met het referendum heeft 26,3% voor de nota gestemd. Deze verdeling komt in de buurt van de uitslag van het referendum, waarbij 18% van de Haarlemmers voor de nota stemde. Hieronder staan de belangrijkste redenen voor inwoners om voor de nota te stemmen.

De belangrijkste motivaties om voor de nota te stemmen

Dan wordt de hoge parkeerdruk lager (voor omwonenden).

"De straten hier zijn bomvol, ik moet vaak heel ver van mijn huis een plek zoeken."

Als er maar wel wordt ingezet op goede alternatieven zoals parkeergarages, een goed ov-netwerk en mogelijkheden om te fietsen.

"Betaald parkeren reguleert het geheel en voorkomt dat allerlei busjes (van bouwbedrijven) wekenlang geparkeerd staan. Plus ik ben voorstander om auto rijden minder aantrekkelijk te maken. Vanuit klimaat en gezondheid oogpunt. En zorgen dat het geld naar goede fietspaden, beter OV en carsharing gaat."

De nieuwe nota voorkomt een waterbedeffect.

"Er zijn nu veel mensen die in een vergunningsgebied moeten zijn en hun auto in een 'vrij' gebied parkeren waardoor mensen die juist daar moeten zijn of wonen geen plek meer hebben."

Het aantal auto's moet worden teruggedrongen (in de toekomst).

"We moeten uiteindelijk naar minder auto's in de wijken."

Parkeerregulering is een goed middel om meerdere auto's per huishouden in de buurt te beperken (een 2^e auto en meer) en zo eerlijk de parkeerruimte te verdelen.

"Met 1 vergunning per huishouden is er genoeg ruimte voor iedereen, prima dat een plafond wordt ingesteld."

Minder auto's is goed voor het milieu en klimaat.

"Betaald parkeren mag ingevoerd worden en het geld gebruiken om de stad te vergroenen en klimaatbestendig maken."



Waarom hebben deelnemers aan dit onderzoek *tegen* de nota gestemd?

Toelichting

Van de deelnemers aan die onderzoek die hebben meegedaan met het referendum 69,1% tegen de nota gestemd. Deze verdeling komt in de buurt van de uitslag van het referendum, waarbij 82% van de Haarlemmers tegen de nota stemde. Hieronder staan de belangrijkste redenen voor inwoners om voor de nota te stemmen.

De belangrijkste motivaties om tegen de nota te stemmen

Er is geen (hoge) parkeerdruk (dus het is onduidelijk waarom parkeermaatregelen ingevoerd moeten worden).

"In onze buurt is er genoeg ruimte om te parkeren, ook voor bezoekers. wij hebben geen behoefte aan parkeerregelingen die gedoe en kosten met zich mee brengen."

Kosten (van parkeren) zijn al (te) hoog.

"Meer betaalde parkeren is onmogelijk! Ik het daar al moeite mee en moet ik meer betalen als ik ooit naar bepaalde zones gaat! Ik kan niet meer extra geld uitgeven."

Parkeren voor bezoek wordt moeilijker (vanwege vergunningen of kosten).

"De stad wordt voor ons onleefbaar als we niet met onze auto in de buurt kunnen parkeren en we willen onze oppassende opa's en oma's niet op kosten jagen, net als bezoekende vrienden."

De nadruk van de nota ligt te veel op het innen van geld (in plaats van het verbeteren van de leefomgeving).

"Ik vind het belachelijk als we moeten gaan betalen voor het parkeren in onze buurt. Haarlem verdient genoeg aan al het parkeren in de stad en het lost ook niks op."

Voor mensen die afhankelijk zijn van de auto moet het mogelijk zijn dichtbij huis te parkeren zonder vergunning (voor ouderen, mensen met kinderen en woon-werkverkeer).

"Omdat er veel te weinig aandacht is voor de toegankelijkheid en parkeren voor mensen met een beperking."

Alleen betaald parkeren lost de problemen niet op.

"Meer betalen lost het probleem niet op."



Deel 2a: Wat vinden inwoners belangrijk in de stad?

The background features a light blue field with a large, dark blue abstract shape that resembles a jagged mountain range or a stylized letter 'A' on the right side. The text is positioned in the upper left quadrant of the image.

Over dit deel van het onderzoek

Uitleg

Het doel van deze keuzetaak is inzichten ophalen over welke waarden belangrijk zijn voor inwoners met betrekking tot de ruimte op straat in de stad. Vinden inwoners het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt in het verkeer? Of dat de auto overal gemakkelijk en dichtbij geparkeerd kan worden?

Hoe deze keuzetaak? Deelnemers verdelen in totaal 100 punten over 10 opties om hun prioriteiten aan te geven. Vinden ze een optie belangrijk, dan geven ze meer punten dan aan andere opties. Nadat deelnemers alle punten hebben verdeeld werd gevraagd of ze hun keuzes wilden motiveren.

Welke informatie kregen deelnemers over de opties? Over iedere optie was meer informatie te lezen door op de roze 'i-knop' te klikken (zie [bijlage J](#)).

Hoe interpreteren we de resultaten?

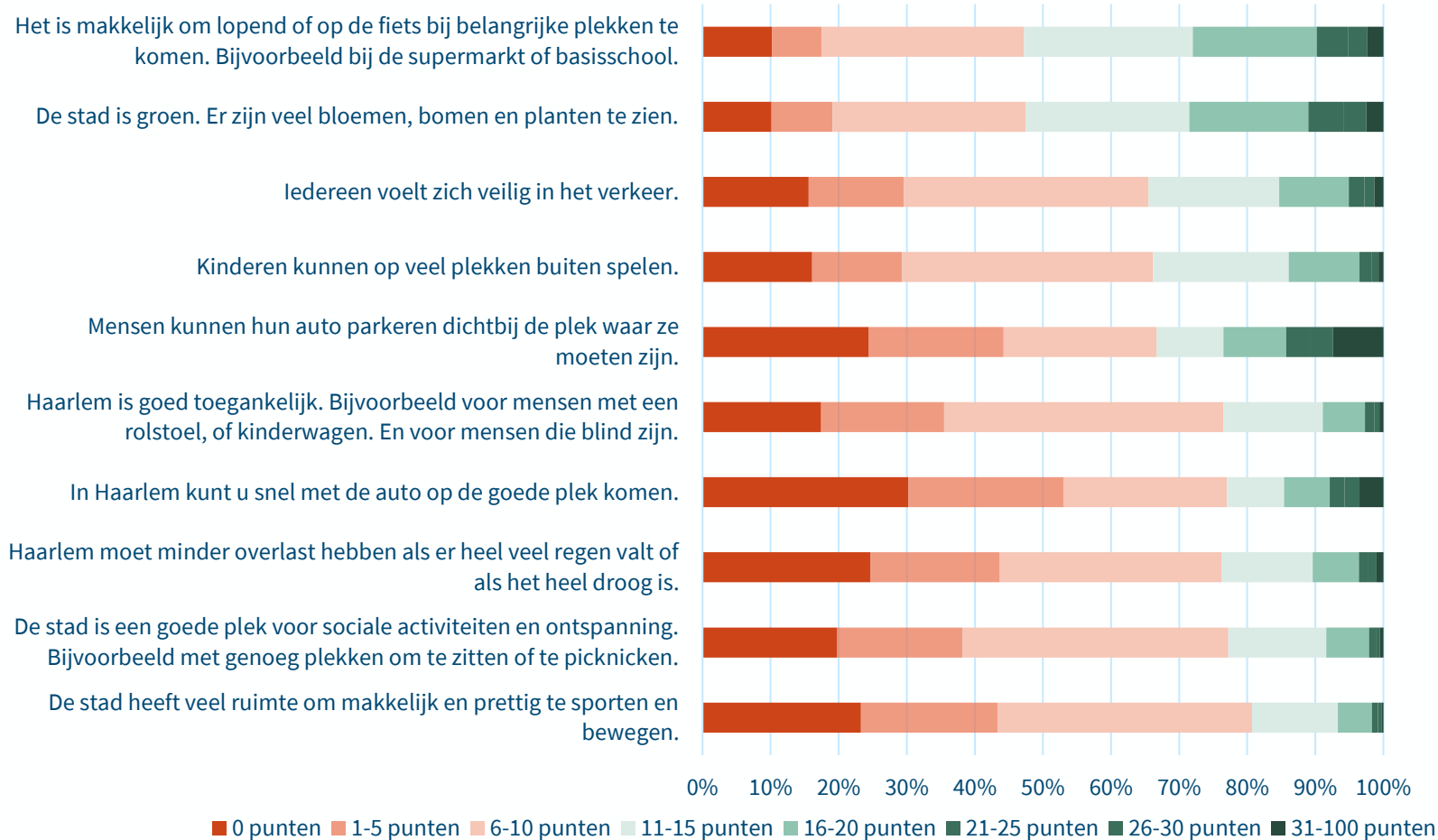
- Als een deelnemer alle opties even belangrijk vindt, geeft hij alle opties 10 punten (100 totaal). Daarom noemen we 10 punten de uitgangswaarde. Aan de hand hiervan bepalen we op [pagina 23](#) hoeveel prioriteit deelnemers aan de opties geven.
- Ook analyseren we de motivaties die deelnemers gaven voor het verdelen van de punten. Zo leren we welke meningen, ideeën en zorgen inwoners hebben over de verschillende opties ([bijlage C](#)).

The screenshot shows the Wevalue app interface for Haarlem. The header includes the Wevalue logo and the location 'Haarlem'. The main heading is 'Deel 2: Wat vindt u belangrijk in de stad? Verdeel 100 punten.' with a sub-instruction: 'Gebruik de + en - knoppen om punten aan opties te geven.' A progress indicator in the top right corner shows '0/100'. The survey consists of 10 options, each presented in a white card with a pink information icon (i) and a score of 0. The options are:

- Iedereen voelt zich veilig in het verkeer.
- In Haarlem kunt u snel met de auto op de goede plek komen.
- Kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen.
- De stad is groen. Er zijn veel bloemen, bomen en planten te zien.
- De stad is een goede plek voor sociale activiteiten en ontspanning. Bijvoorbeeld met genoeg plekken om te zitten of te picknicken.
- Haarlem is goed toegankelijk. Bijvoorbeeld voor mensen met een rolstoel, of kinderwagen. En voor mensen die blind zijn.
- De stad heeft veel ruimte om makkelijk en prettig te sporten en bewegen.
- Mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.
- Het is makkelijk om lopend of op de fiets bij belangrijke plekken te komen. Bijvoorbeeld bij de supermarkt of basisschool.
- Haarlem moet minder overlast hebben als er heel veel regen valt of als het heel droog is.

Wat vinden deelnemers belangrijk in Haarlem?

Percentage deelnemers dat bepaalde hoeveelheid punten geeft

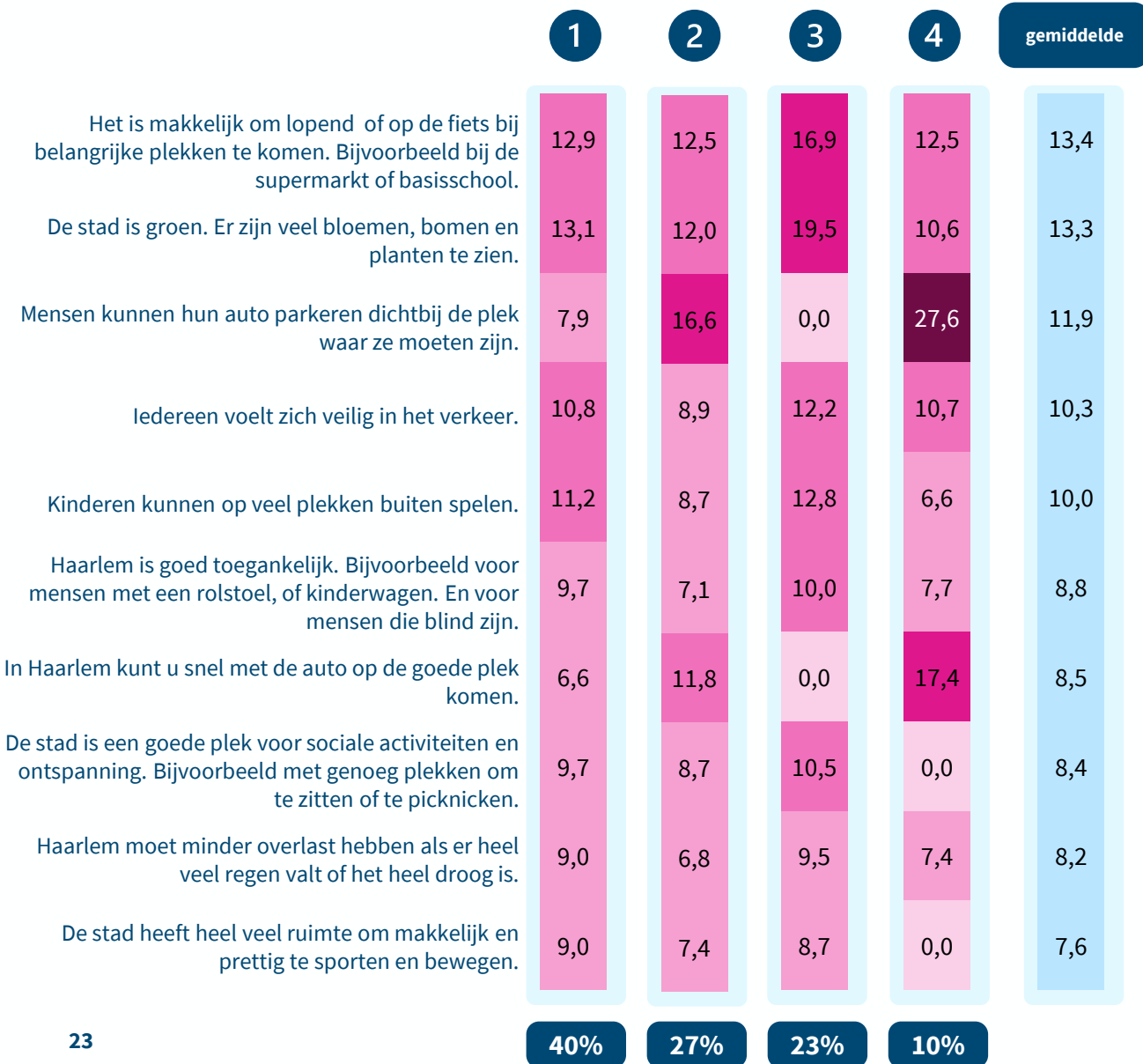


Inzichten

- Twee opties krijgen van het merendeel van de deelnemers prioriteit: **Bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen lopend of op de fiets** en **een groene stad**. Meer dan de helft van de deelnemers geeft meer punten dan de uitgangswaarde aan deze opties. Op pagina's 25 en 26 bespreken we de belangrijkste argumenten hiervoor.
- **Het parkeren van de auto dichtbij de plek waar men moet zijn is een optie waar gepolariseerde meningen over bestaan.** Bijna een kwart van de deelnemers (24%) geeft hier geen punten aan, terwijl 33% van de deelnemers prioriteit aan deze optie geeft (meer punten dan de uitgangswaarde). 10% van de deelnemers geeft zelfs meer dan 25 punten aan deze optie, dus heel veel prioriteit. Verderop in dit rapport gaan we uitgebreid in op de motivaties voor deze verschillende keuzes.
- Veiligheid in het verkeer en dat kinderen kunnen buitenspelen krijgt van 33% van de deelnemers meer punten dan de uitgangswaarde en dus een hoge prioriteit.
- Voor de overige opties geeft meer dan 70% van de deelnemers minder punten dan de uitgangswaarde en krijgt daarmee relatief weinig prioriteit van deze deelnemers. Met name het snel op de goede plek komen met de auto krijgt vaak weinig of geen punten. Reistijd is voor veel deelnemers een stuk minder belangrijk dan de overige opties.
- Argumenten van deelnemers over hun puntenverdeling per optie zijn te vinden in [bijlage C](#).



Welke verschillende groepen kunnen we onderscheiden?



4 Verschillende groepen

Uitkomsten van een LKCA: De latente klasse clusteranalyse (LKCA) methode gaat op zoek naar groepen deelnemers (ook wel clusters) die grotendeels dezelfde antwoorden geven. Met deze methode onderscheiden we 4 verschillende perspectieven op wat er belangrijk is in Haarlem. De cijfers in de kolommen laten zien hoeveel punten de gemiddelde deelnemer in een groep op een optie inzet. Deelnemers konden 100 punten over de 10 opties verdelen. De percentages onderaan de tabel geven aan hoe groot de groepen zijn.

Wat valt er op?

- In alle vier de groepen scoren een bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen lopend of met de fiets en een groene stad niet onder de uitgangswaarde. Dit komt overeen met de resultaten op de [vorige pagina](#).
- De vier groepen kennen een verschillende prioritering als het gaat om het dichtbij parkeren van de auto. Dit komt ook overeen met de resultaten op de [vorige pagina](#).

De volgende pagina: Op de volgende pagina worden de keuzes van de 4 groepen in meer detail uitgewerkt. Daarnaast kijkt de LKCA ook of er statistisch significante kenmerken van deelnemers in deze groepen te ontwaren zijn. Alleen de significante kenmerken worden weergegeven op de volgende pagina.



Welke verschillende groepen kunnen we onderscheiden?

Groep 1 (40% deelnemers)

Keuze

Groep 1 is een vrij gemiddelde groep. Binnen deze groep gaan gemiddeld gezien de meeste punten naar bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen lopend of met de fiets, een groene stad, veilig verkeer en speelruimte voor kinderen. Daarnaast vindt deze groep sporten en bewegen ook belangrijk (anders bij andere clusters).

Kenmerken

- Relatief veel deelnemers uit Groep 1 ervaren het parkeren van auto's in hun buurt als redelijk druk vergeleken met de andere groepen.
- Relatief veel deelnemers houden met hun huishouden elke maand een beetje geld over t.o.v. andere groepen.

Groep 2 (27% deelnemers)

Keuze

Groep 2 zet relatief veel punten in op het dichtbij parkeren van de auto. Daarna volgen bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen lopend of met de fiets, een grote stad, en snelle bereikbaarheid per auto. Deze groep zet op elke optie gemiddeld meer dan 6,8 punten in.

Kenmerken

- Relatief veel deelnemers bezitten met hun huishouden meerdere auto's vergeleken met andere groepen.
- Veel deelnemers t.o.v. andere groepen reizen met de auto naar en van werk.

Groep 3 (23% deelnemers)

Keuze

Groep 3 zet relatief veel punten in op bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen lopend of met de fiets en een groene stad. Deze groep zet helemaal niet in op opties voor de auto (een snelle bereikbaarheid en dichtbij parkeren). Verder geeft deze groep op de opties voor de auto en sporten en bewegen na overal gemiddeld gezien de meeste punten aan.

Kenmerken

- Relatief veel deelnemers bezitten met hun huishouden geen auto vergeleken met andere groepen.
- Relatief veel deelnemers ervaren het parkeren van auto's in hun buurt als (zeer druk) t.o.v. andere groepen.
- Relatief veel deelnemers reizen met de fiets, openbaar vervoer of lopend naar hun werk vergeleken met andere groepen. Of ze werken vanuit huis.
- In vergelijking met de andere groepen houden relatief veel deelnemers in dit perspectief veel geld over per maand met hun huishouden.
- Relatief veel deelnemers zijn theoretisch opgeleid in deze groep vergeleken met andere groepen.

Groep 4 (10% deelnemers)

Keuze

Groep 4 zet relatief veel in op het dichtbij parkeren van de auto en een snelle doorstroming met de auto. Aan de overige 8 opties geeft deze groep gemiddeld gezien het minst aantal punten vergeleken met de andere groepen. En zelfs gemiddeld 0 punten voor sociale activiteiten en sporten en bewegen.

Kenmerken

- Relatief veel deelnemers bezitten met hun huishouden één auto vergeleken met andere groepen.
- Relatief veel deelnemers ervaren het parkeren van auto's in hun buurt als niet of enigszins druk vergeleken met andere groepen.
- In vergelijking met de andere groepen komen relatief veel deelnemers in deze groep precies rond met hun huishouden. Of ze moeten spaargeld aanspreken of schulden maken.
- Relatief veel deelnemers zijn praktisch of middelbaar opgeleid in deze groep vergeleken met andere groepen.



Er is veel overeenstemming over wat belangrijk is bij gebruik van de openbare ruimte in Haarlem, behalve over parkeren

Overeenstemming over de meeste doelen

De clusteranalyse (vorige pagina's) laat zien dat er veel overeenstemming is over alle doelen, behalve het doel over auto parkeren.

Er zijn twee doelen die door het merendeel van de deelnemers wordt geprioriteerd:

1. Het is makkelijk om lopend of op de fiets bij belangrijke plekken te komen. Bijvoorbeeld bij de supermarkt of basisschool.
2. De stad is groen. Er zijn veel bloemen, bomen en planten te zien.

De belangrijkste motivaties die deelnemers noemen om deze doelen te prioriteren staan op de volgende pagina's.

De clusteranalyse laat ook zien dat de meeste deelnemers relatief weinig prioriteit geven aan de opties 'toegankelijkheid voor mensen met een beperking', 'genoeg plek voor sociale activiteiten en ontspanning', 'overlast door water en droogte voorkomen' en 'ruimte voor sporten en bewegen'. De veelvoorkomende motivaties die bij deze doelen worden genoemd staan in [bijlage C](#).

Verschillende opvattingen over het parkeren van de auto

Er zijn veel verklaringen te vinden voor de verschillende voorkeuren met betrekking tot het parkeren van de auto.

Uit de clusteranalyse (vorige pagina's) volgt dat een aantal kenmerken significante invloed hebben op de voorkeuren van deelnemers met betrekking tot het parkeren van de auto:

- **Autobezitters en inwoners die met name met de auto reizen naar werk** geven relatief veel prioriteit aan het parkeren van hun auto dichtbij de plek waar ze moeten zijn en dat ze snel met de auto op de goede plek kunnen komen.
- **Opleidingsniveau:** theoretisch geschoolden geven relatief weinig prioriteit aan auto parkeren dichtbij de plek waar je moet zijn.
- **Ervaren parkeerdruk:** hoe minder parkeerdruk mensen ervaren, hoe meer prioriteit zij geven aan het parkeren van auto's dichtbij de plek waar je moet zijn.
- **Financiële situatie:** huishoudens die elke maand geld overhouden geven relatief weinig prioriteit aan dat mensen hun auto kunnen parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.

Als we de puntenverdeling uitsplitsen naar wijkniveau zien we bovendien dat de voorkeuren voor deze waarden verschillen tussen wijken (zie de tabel op [pagina 119](#)). De deelnemers aan dit onderzoek is ook gevraagd om verschillende ruimtegebruiken in hun wijk te prioriteren (vanaf [pagina 27](#)). Door de resultaten van die keuzetaak te analyseren leren we nog meer over de verschillen tussen wijken.



Alle Haarlemmers prioriteren 'bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen lopend of op de fiets' om de volgende redenen

Overzicht van de belangrijkste motivaties

Hierdoor zullen mensen eerder lopen of fietsen in plaats van autorijden (wat beter is voor het milieu)

"Moet heel makkelijk zijn, vergroot de kans dat mensen hiervoor kiezen i.p.v. de auto te pakken."

Goede stoepen en fietspaden (naar belangrijke plekken) zijn een basisvoorziening

"Goede fietspaden, oversteekplaatsen en parkeerplaatsen voor fietsen zijn een must."

Lopen en fietsen zijn gezond en goed voor het welzijn

"Ik hecht aan een stad waar de nadruk ligt op gezonde manieren van voortbewegen."

Een plek om fietsen te parkeren is bij belangrijke plekken gewenst

"Ik ben voorstander van verplaatsen per fiets of voet, zeker in de eigen buurt en binnenstad. Er moet ook voldoende parkeerruimte zijn voor fietsers (denk aan station Haarlem waar je soms je fiets niet kwijt kunt)."

In Haarlem is al een goede bereikbaarheid lopend en met de fiets (naar belangrijke plekken)

"met fiets of lopend kom je overal in de stad. ik woon er mijn hele leven en heb hier nooit problemen mee gehad."

Haarlem zou een prima stad om te lopen en te fietsen moeten zijn

"De compacte aard van Haarlem leent zich bij uitstek voor lopen, fietsen of het openbaar vervoer. Dit zou blijvend gestimuleerd moeten worden."

Lopen en fietsen zijn goed voor het milieu

"Het is fijn als je op de fiets je boodschappen kan doen en niet de auto hiervoor hoeft te gebruiken. Goed voor het milieu en goed voor de gezondheid."

Zorg dat het ook veilig is (voor kinderen) om te lopen of fietsen naar belangrijke plekken

"Het moet veilig zijn om fietsend of lopend ergens te komen waar je wil zijn."



Alle Haarlemmers prioriteren 'een groene stad' om de volgende redenen

Overzicht van de belangrijkste motivaties

Groen is goed voor de fysieke en mentale gezondheid

"Groen maakt iedereen blij en gezond."

Groen zorgt ervoor dat de stad klimaatbestendig is/ ook in de toekomst leefbaar is (want groen vangt regen op en geeft schaduw tegen de hitte)
"Parken, bomen en bloemen zijn cruciaal voor de leefbaarheid van de stad. Er zijn genoeg onderzoeken die de positieve effecten van groen op het welzijn van de mens aantonen. Daarbij helpt groen ook om water vast te houden en bieden bomen schaduw."

Groen zorgt voor een prettige en mooie leefomgeving

"Groen vind ik zeer belangrijk, het geeft charisma aan de stad en zorgt voor een goed stadsbeeld i.p.v. veel hoogbouw en nieuwbouw."

Groen is goed voor de biodiversiteit in de stad

"Nu de biodiversiteit vreselijk onder druk staat moeten we alles op alles zetten om juist ook de stad geschikt te maken voor planten, insecten, vogels, etc. En het is bewezen goed voor het geestelijk welzijn om veel groen in je directe omgeving te hebben."

In Haarlem kan er meer groen bij

"there should be more green along the streets, what happening in Jan Straat should happen also elsewhere."

Er is al veel groen in Haarlem (en dat moet zo blijven)

"Haarlem is behoorlijk groen, houden zo."

Zorg ervoor dat het groen een aantrekkelijke, goed onderhouden plek is

"Wat is dit een grap? Wat we hebben wordt niet eens fatsoenlijk verzorgd. Burgers en gemeente zelf vernietigen alles."

Groen is goed, maar niet ten koste van parkeerplaatsen als de parkeerdruk hoog is

"Ja, in wijken mag veel groen zijn. Maar in wijken met grote parkeerdruk niet ten koste van parkeerplaatsen. Kijk hier naar andere oplossingen zoals gevel tuintjes stimuleren."



Deel 2b: Waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt?

Hoe prioriteren inwoners verschillende vormen
van ruimtegebruik?

Over dit deel van het onderzoek

Uitleg

Het doel van deze keuzetaak is inzichten ophalen over hoe inwoners verschillende vormen van ruimtegebruik in hun buurt afwegen. In hoeverre willen inwoners dat er ruimte is om fietsen te parkeren in hun buurt? Of voor groen? En in hoeverre zijn ze bereid om ander ruimtegebruik op te offeren hiervoor?

Hoe werkt deze keuzetaak? Er zijn 7 opties voor openbaar ruimtegebruik in de buurt voorgelegd. Wanneer de deelnemers starten is de ruimte precies verdeeld. Deelnemers kunnen per optie kiezen om de ruimte zo te houden, (veel) meer ruimte aan een optie toe te kennen of (veel) minder ruimte. Deelnemers kunnen niet meer ruimte besteden dan in de uitgangssituatie, waarin 'de ruimte precies is verdeeld', dan komt het metertje in het rood te staan. Als ze extra ruimte voor een optie kiezen, moeten ze minder ruimte voor een andere optie kiezen voordat ze verder kunnen naar de volgende pagina.

Hoe is de beperking 'ruimte op straat' bepaald? Sommige opties nemen meer ruimte in op straat dan andere opties. Een parkeerplaats voor een auto neemt bijvoorbeeld meer ruimte in dan een parkeerplek voor een fiets. Om dit inzichtelijk te maken hebben we het effect 'ruimte op straat' toegevoegd. Om te bepalen hoeveel ruimte een optie maximaal kan innemen, hebben we een inschatting gemaakt van de ordegroottes (zie [bijlage J](#)).

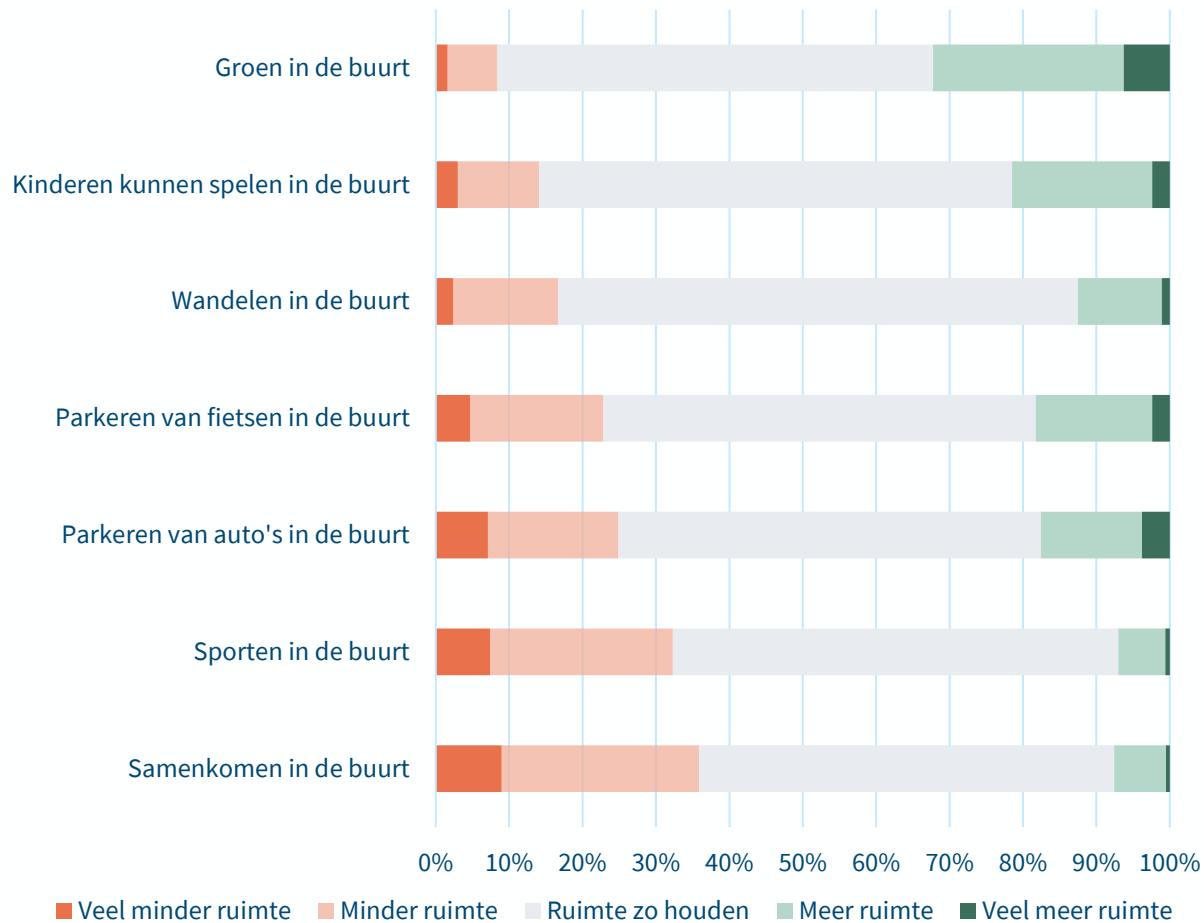
Hoe interpreteren we de resultaten?

- [Pagina 29](#) geeft een algemeen overzicht van hoeveel inwoners (in %) meer of minder ruimte kiezen voor de verschillende opties.
- Op [pagina 30](#) staat een overzicht van de belangrijkste argumenten die deelnemers geven voor deze keuzes.
- Vanaf [pagina 33](#) staan specifiekere analyses over hoe de voorkeuren verschillen tussen stadsdelen.

The screenshot shows the 'wevaluate' survey interface. The main heading is 'Deel 3: Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?' with the instruction 'Gebruik de schuifjes om meer of minder ruimte aan de opties toe te kennen.' The interface features seven sliders, each with an information icon (i) and a 'Ruimte zo houden' label. The sliders are for: 'Parkeren van auto's in de buurt', 'Wandelen in de buurt', 'Sporten in de buurt', 'Samenkomen in de buurt', 'Parkeren van fietsen in de buurt', 'Groen in de buurt', and 'Kinderen kunnen spelen in de buurt'. On the right side, there is a 'Beperking' section titled 'Ruimte op straat' with a gauge icon and the text 'De ruimte is precies verdeeld'.

Waarvoor willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt?

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimte kiest



Inzichten

- **Groen mag van een relatief grote groep deelnemers (32%) meer ruimte krijgen in hun buurt.** De argumenten die deelnemers hiervoor geven komen overeen met de argumenten die deelnemers in keuzetaak 1 gaven voor de waarde 'de stad is groen'. In sommige wijken zien we echter opvallende uitschieters, waarbij deelnemers veel minder of meer ruimte aan groen geven (zie volgende pagina's).
- **Ook relatief veel deelnemers kiezen voor extra ruimte voor kinderen om te spelen (22%).** De argumenten die deelnemers hiervoor geven komen overeen met de argumenten die deelnemers in keuzetaak 1 gaven voor deze waarde. Ook hier zien we verschillen per wijk (zie [bijlage E](#)). Er zijn geen significante verschillen te zien tussen verschillende demografische groepen (geslacht, opleidingsniveau en leeftijd) in de keuze voor deze optie (zie [bijlage G](#)).
- **25% Van de deelnemers is bereid om minder ruimte te geven aan het parkeren van auto's in de buurt, de rest van de deelnemers wil de ruimte zo houden (58%) of meer ruimte voor parkeren (17%).** Voor deze keuzes geven deelnemers zeer uiteenlopende motivaties, waar we op de volgende slides verder op in gaan.
- Deelnemers kiezen niet vaak voor extra ruimte voor sporten en samenkomen in de buurt. Veel deelnemers zijn tevreden over de faciliteiten die er zijn of hebben hier geen behoefte aan. We zien bij deze opties geen grote verschillen in de keuzes tussen de wijken of tussen demografische groepen.

Waarom prioriteren inwoners bepaalde vormen van ruimtegebruik?

Uitleg

Om de voorkeuren voor verschillende vormen van ruimtegebruik te duiden hebben we de motivaties die deelnemers voor hun keuzes gaven uitgebreid geanalyseerd. Dit gebeurde in twee stappen.

1. Eerst zijn voor 2.000 deelnemers de motivaties bij de puntenverdeling in keuzetaak 1 geanalyseerd.
2. Vervolgens zijn van 100 deelnemers per wijk (dus 2.100 totaal) de motivaties voor de antwoorden in keuzetaak 2 geanalyseerd. Hierbij hebben we vooral gekeken naar motivaties van deelnemers die minder of meer ruimte geven.

Zie [bijlage D](#) en [E](#) voor een overzicht van de argumenten.

In stap 2 zagen we met name voor de optie 'parkeren van auto's in de buurt' verschillende en specifiekere motivaties vergeleken met de motivaties die deelnemers in keuzetaak 1 gaven. Daarom ligt de focus in de verdiepende analyses van dit deel op deze optie. Specifieke inzichten over de andere opties bespreken we ook op de volgende pagina's.

Inzichten

De motivaties die deelnemers geven om meer ruimte te geven aan 'groen in de buurt' komen grotendeels overeen met de argumenten die deelnemers in keuzetaak 1 (deel 2a) gaven voor 'de stad is groen' (zie [pagina 27](#)). Dit geldt ook voor de opties over spelen, sporten en samenkomen in de buurt en de soortgelijke opties op stadsniveau uit keuzetaak 1.

Wat opvalt in deze keuzetaak is dat inwoners ruimte voor groen, spelen, sporten, samenkomen en wandelen vaak in samenhang beoordelen. Meer ruimte voor groen draagt volgens veel deelnemers bijvoorbeeld ook bij aan meer ruimte om (en fijner) te sporten, spelen, samenkomen en/of wandelen. Veel deelnemers kiezen meer ruimte voor groen en stellen dat op die manier die andere dingen ook gestimuleerd worden. Dit blijkt bijvoorbeeld uit deze quote:

- *"Als er meer groen is en ruimte om te spelen is er ook genoeg ruimte om te wandelen (die is er nu overigens ook al en ik denk niet dat jullie dit minder gaan maken in de toekomst)."*

Verder valt op dat deelnemers zeer uiteenlopende argumenten geven voor de optie 'parkeren van auto's in de buurt'.

- Deelnemers die minder ruimte aan parkeren in hun buurt geven zijn van mening dat autogebruik of -bezit moet worden ontmoedigd. Daarvoor geven ze verschillende motivaties, die we op [pagina 32](#) samenvatten.
- Deelnemers die de ruimte voor parkeren in hun buurt laten zoals die nu is, of meer ruimte kiezen, geven uiteenlopende motivaties, die we op [pagina 33](#) bespreken.
- Wat opvalt is dat de motivaties die deelnemers voor deze optie geven soms aanzienlijk verschillen tussen wijken. In verschillende wijken spelen verschillende dingen omtrent parkeren. Vanaf [pagina 34](#) brengen we deze verschillen in kaart.



Overzicht van motivaties van deelnemers die minder ruimte voor ‘parkeren van auto’s in de buurt’ kiezen

Inzichten

25% van de deelnemers kiest ervoor om minder ruimte te geven aan het parkeren van auto’s in de buurt. Deze groep is bereid minder ruimte voor parkeren in hun buurt te accepteren. Deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen zeggen vaak dat er meer ruimte voor andere dingen nodig is, of dat auto’s voor overlast zorgen. Ook wordt regelmatig genoemd dat autobezit en –gebruik ontmoedigd mag worden, of dat alternatieven zoals deelsvervoer gestimuleerd moet worden.

De belangrijkste motivaties

Veel auto’s op straat maakt het straatbeeld minder aangenaam (dan bijvoorbeeld groen of speelruimte).

"De straten staan te vol met auto's. Weinig ruimte voor minder valide kansen, kinderen etc. Liever meer groen en betere voorzieningen om fietsen te stallen, liefst uit zicht, zodat de straten weer meer open zijn, wat naar mijn idee gevoel van veiligheid ten goede komt. En uitnodigender is om met elkaar in contact te komen."

Auto-afhankelijkheid en daarmee autobezit moet worden teruggedrongen (met ov, deelsvervoer, meer fietspaden etc.).

"Ik vind dat er teveel auto's zijn, zou heel graag steeds meer autodelers in de buurt en stad zien"

(Geparkeerde) auto’s zorgen voor overlast.

"Overlast, overlast, stank, stank, hindernis, hindernis, lawaai, lawaai."

Het is goed als elk huishouden één auto dichtbij huis kan parkeren, andere auto’s kunnen verder weg.

"Te veel tweede auto's en bedrijfswagens in een buurt waar daar te weinig ruimte voor is. Deprimerend uitzicht en soms onveilige situaties, als auto(deels) op de stoep staan"



Overzicht van motivaties van deelnemers die de ruimte voor ‘parkeren van auto’s in de buurt’ laten zoals die is, of meer ruimte kiezen

Inzichten

58% van de deelnemers kiest ervoor om de ruimte voor parkeren van auto’s in de buurt zo te houden en 17% kiest voor meer ruimte voor parkeren.

Deze deelnemers uiten geregeld de behoefte om voor de deur te kunnen parkeren. Ook zeggen mensen die meer ruimte voor parkeren kiezen vaak dat ze afhankelijk zijn van de auto. Bijvoorbeeld om naar werk te gaan, voor mensen die minder mobiel zijn, of om spullen te vervoeren. Er zijn ook deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen omdat ze vinden dat er nu onvoldoende ruimte is. Daar kunnen verschillende redenen voor zijn, zeggen deelnemers. Vaak wordt genoemd dat sommige huishoudens meerdere auto’s voor de deur parkeren of dat er veel auto’s en bestelbusjes van buiten de buurt in de buurt geparkeerd worden. Ook zijn er deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen omdat ze zich zorgen maken dat er door extra woningbouw onvoldoende ruimte voor parkeren gaat zijn in de toekomst.

De belangrijkste motivaties

Doordat huishoudens meerdere auto’s hebben, door bedrijfsbussen of doordat niet-bewoners ook parkeren is er vaker geen plek.

"De werknemers van bedrijven parkeren hier ook op de stoep. Daardoor is er onvoldoende parkeerplaats"

Een auto vlakbij kunnen parkeren is soms noodzakelijk. Diverse redenen: met zware spullen, voor bezoekers, voor mensen die minder mobiel zijn, voor gezinnen.

"Minder valide mensen en /of sommige boodschappen zijn gebaat bij vervoer in auto"

Betaald parkeren en/of vergunningen gaan niets opleveren.

"In de vogelbuurt is geen parkeer probleem. Betaald parkeren lost niets op. Slim omgaan met ruimte kan op zoveel manieren."

Er komen steeds meer mensen bij en daardoor ook steeds meer auto’s.

"We hebben een vignet, maar kunnen de auto amper in de straat laat staan voor de deur kwijt. Haarlem blijft ombouwen naar meer appartementen in de cronje stimuleren. Waar gaan al die auto’s en fietsen naar toe?"



Hoe verschillen de voorkeuren van inwoners tussen de stadsdelen?

Uitleg

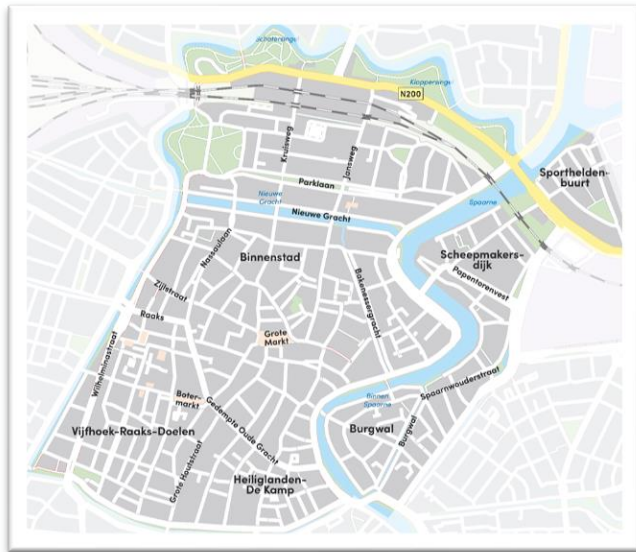
Bij het analyseren van de voorkeuren voor de verschillende vormen van ruimtegebruik valt zoals hierboven besproken vooral op dat de voorkeuren over 'parkeren van auto's in de buurt' verschillen.

Op de volgende pagina's geven we een overzicht van de voornaamste verschillen op wijkniveau. Om deze verschillen te verklaren vergelijken we de gemiddelde keuzes van deelnemers uit verschillende wijken en de motivaties die deelnemers uit verschillende wijken voor hun keuzes gaven (de volledige analyse op wijkniveau staat in [bijlage E](#)). Ook kijken we naar verschillen tussen wijken wat betreft een aantal kenmerken die op basis van statistische analyses een significante invloed blijken te hebben op het keuzegedrag van de deelnemers, zoals ervaren parkeerdrukke en autobezit (zie [bijlage B](#)).

Onderstaande links gaan direct naar de hoofdresultaten per stadsdeel

Centrum	- pagina 34
Noord	- pagina 35-36
Oost	- pagina 37
Schalkwijk	- pagina 38
West	- pagina 39





Stadsdeel Centrum

Wat valt op?

- **In deze wijk is de ervaren parkeerdruk het hoogste:** 72% vindt het (zeer) druk met parkeren. Ook bovengemiddeld veel deelnemers kiezen voor minder ruimte voor parkeren (36%). Relatief weinig deelnemers kiezen meer ruimte voor parkeren (21%).
- **Bovengemiddeld veel deelnemers uit de Oude Stad kiezen voor meer ruimte voor het parkeren van fietsen (32%) en groen (41%).**

Kenmerken van deze wijk:

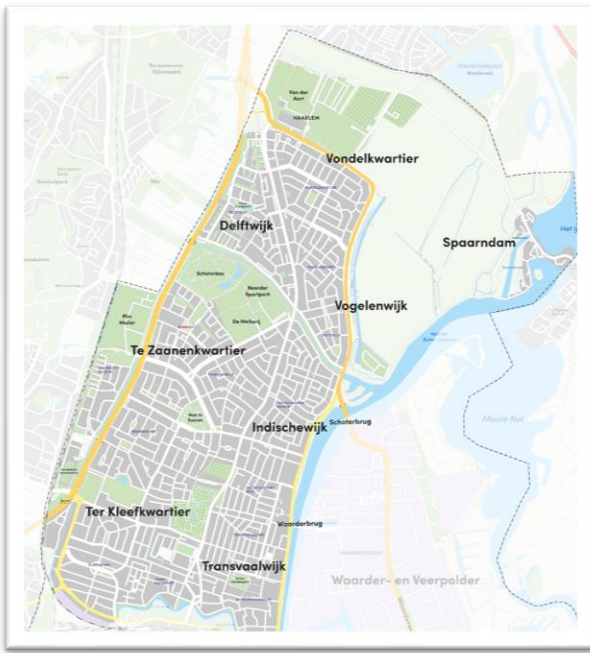
- 44% reist met de auto naar het werk, dit is niet vaak vergeleken met andere wijken. 26% van de mensen reist met het OV naar het werk en 21% reist met de fiets naar het werk.
- 72% ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is het meest van alle wijken.
- 35% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. 41% geeft aan de auto elders in de buurt te parkeren.

Parkeren

- Deelnemers kiezen met name minder ruimte voor parkeren om meer ruimte te maken voor andere dingen: met name voor groen en parkeerruimte voor fietsen (zie hieronder).
 - Volgens deze deelnemers moeten bezoekers van de binnenstad niet meer op straat kunnen parkeren, maar moeten bewoners hun auto wel op straat kwijt kunnen. Daarnaast moeten er volgens deze deelnemers meer parkeergarages komen zodat er minder auto's op straat hoeven staan.
 - Er wordt ook aangegeven dat auto's de binnenstad ontsieren en zorgen voor overlast (zowel in de vorm van verkeerdrukke als uitlaatgassen).
 - Een belangrijke randvoorwaarde die deelnemers noemen is dat er wel goede alternatieven voor de auto moeten zijn. Denk aan een goed ov-netwerk en faciliteiten voor fietsers en deelauto's.
- Deelnemers die wel meer ruimte voor parkeren kiezen zeggen met name dat er te weinig plekken zijn voor auto's van bewoners en bezoekers van bewoners. Vaak staat daardoor de auto ver weg van de woning.
 - Er is volgens deelnemers een tekort aan parkeerplekken ondanks dat er al parkeervergunningen zijn in de Oude Stad. Deelnemers zijn van mening dat dit met vergunningen niet zou moeten kunnen.

Ander ruimtegebruik

- **Groen:**
 - Deelnemers die kiezen voor meer ruimte voor groen geven aan dat groen zorgt voor verkoeling en het water opvangt. De Oude Stad wordt in de zomer nu al als warm of te heet ervaren.
 - Deelnemers geven ook aan dat er weinig groen is in de binnenstad en beschrijven het centrum als versteend. Dit terwijl deze deelnemers van mening zijn dat groen zorgt voor een leefbare en aantrekkelijke binnenstad.
- **Wandelen:**
 - Deelnemers kiezen met name meer ruimte voor wandelen omdat er nu obstakels staan op de stoepen die hinder veroorzaken (denk aan fietsen of terrassen).
 - Daarnaast wordt wandelen niet als veilig ervaren in de Oude Stad, vaak door een slechte scheiding van voetgangers, fietsers en auto's.
- **Parkeren van fietsen:**
 - Deelnemers die kiezen voor meer ruimte voor het parkeren van fietsen geven met name aan dat er op dit moment overlast is door geparkeerde fietsen. Dit komt met name door een tekort aan parkeerplekken voor fietsen. Dit tekort komt ook omdat bewoners hun fiets vaak niet op eigen terrein kwijt kunnen.
 - Een randvoorwaarde is wel dat er wordt gehandhaafd op fout geparkeerde fietsen en dat de plekken om fietsen te stallen veilig zijn.
 - Daarnaast zijn goede plekken voor het parkeren van de fiets een aanmoediging om fietsen te zien als alternatief van de auto.



Stadsdeel Noord (a)*

Wat valt op?

In Stadsdeel Noord valt op dat naarmate een wijk dichterbij het centrum ligt, deelnemers vaker minder ruimte voor auto parkeren kiezen. Op deze pagina kijken we naar de voorkeuren van deelnemers uit de Delftwijk en het Vondelkwartier, waar weinig mensen minder ruimte voor parkeren kiezen (respectievelijk 15 en 13%).

In Delftwijk en Vondelkwartier is de ervaren parkeerdruk relatief laag. Mogelijk verklaart dit dat deelnemers uit deze wijken niet vaak minder ruimte voor parkeren kiezen. Uit de motivaties blijkt dat weinig mensen de noodzaak zien van parkeerplekken weghalen.

Bovendien maken deelnemers uit deze wijken veel gebruik van de auto in hun dagelijks leven.

- In deze wijken reist een relatief groot deel van de deelnemers meestal met de auto naar werk (69% in de Delftwijk en 60% in het Vondelkwartier).
- Ook parkeren de meeste mensen de auto in de eigen straat (71,3% in Delftwijk en 87% in het Vondelkwartier).

* De wijken uit Stadsdeel Noord zijn onderverdeeld onder Noord (a) en Noord (b), omdat dit het grootste stadsdeel is en de bespreking van de wijken niet op een slide past.

Parkeren

In de Delftwijk en het Vondelkwartier zeggen veel deelnemers dat ze overlast ervaren doordat mensen van buiten de wijk er komen parkeren, of van huishoudens die meerdere auto's voor de deur parkeren.

- In de Delftwijk valt op dat zowel deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen, als deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen, klagen over het hoge aantal bedrijfsvoertuigen in de buurt.

"Mijn buurt is dankzij bewoners die meerdere auto's hebben veel te vol geworden en het aantal werkbussen is enorm toegenomen waardoor er bijna altijd bussen en auto's letterlijk op de hoeken van kruispunten staan."

- In het Vondelkwartier wordt vaker genoemd dat de parkeerdruk hoog is doordat huishoudens meerdere auto's voor de deur parkeren. Maar hierbij wordt soms ook gezegd dat mensen met meerdere mensen samenwonen, of dat huizen zijn opgesplitst, of dat kinderen langer thuis blijven wonen, waardoor het niet altijd een overbodige luxe is dat er meer auto's voor de deur staan per adres.

"Doordat veel panden zijn gesplitst zijn er teveel auto's na rato van het aantal woonhuizen. Ook zijn er veel bedrijfsauto's in de buurt. De hoeveelheid bomen in mijn straat betekent ook dat er lastig geparkeerd kan worden."

Ander ruimtegebruik

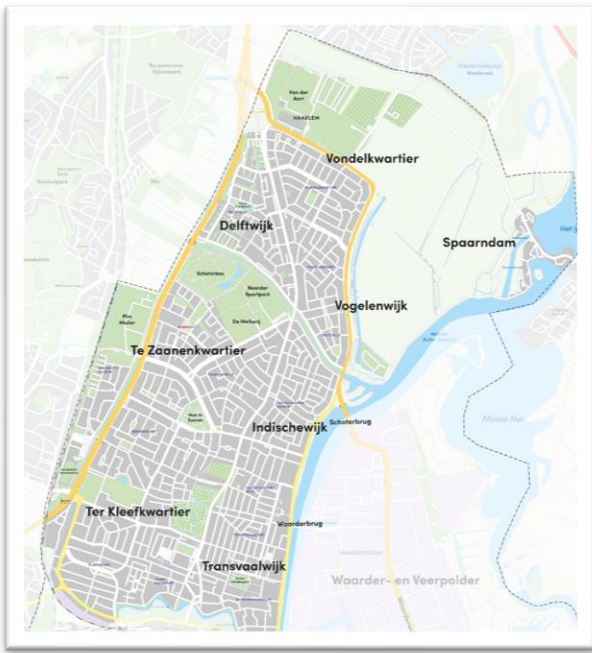
Groen:

- Deelnemers uit Delftwijk die minder ruimte aan groen in de buurt geven zeggen regelmatig dat hun buurt niet groen hoeft te zijn, omdat er voldoende groene plekken daarbuiten zijn. Deelnemers uit het Vondelkwartier die minder ruimte aan groen in de buurt geven noemen daarentegen vaker dat ze deze keuze maken om meer ruimte vrij te maken voor parkeren.

Voorbeeld quote Delftwijk: *"We wonen in een stad, voor natuur gaan we naar de duinen."*
 Vondelkwartier: *"De bomen nemen teveel plek in beslag waardoor er minder auto's geparkeerd kunnen worden"*

Fietsen:

- In de Delftwijk en het Vondelkwartier zeggen veel mensen dat er geen extra ruimte nodig is om fietsen te stallen. Deelnemers zeggen vaak dat ze dit nu niet als probleem ervaren. Er wordt bijvoorbeeld vaak gezegd dat veel huishoudens kunnen de fiets op eigen terrein parkeren.



Parkeren

Ook in deze wijken zeggen deelnemers dat ze overlast ervaren doordat mensen van buiten de wijk er komen parkeren, of van huishoudens die meerdere auto's voor de deur parkeren. Er mag volgens sommige deelnemers meer regulering en handhaving komen om dit tegen te gaan.

- In de Transvaalwijk zien we tegelijkertijd wel dat veel deelnemers minder ruimte voor parkeren kiezen om meer ruimte te maken voor andere vormen van ruimtegebruik. Er wordt relatief vaak genoemd dat er geen ruimte voor extra parkeerplekken in de wijk is.
- In het Ter Kleefkwartier hebben niet genoeg deelnemers een motivatie over de optie achtergelaten om uitspraken over te kunnen doen.

In wijken iets verder van het centrum (Indische wijk, Te Zaanenkwartier en Vogelenwijk) zeggen deelnemers relatief vaak dat ze de huidige situatie prima vinden.

- In de Indische wijk hoeft er voor veel deelnemers geen ruimte voor parkeren bij, maar wordt wel vaak genoemd dat de ruimte efficiënter gebruikt zou kunnen worden. Ook lijkt er deze wijk relatief overlast te zijn van parkeerders die uitwijken vanuit het centrum, of van bedrijfsbusjes.
- In het te Zaanenkwartier valt op dat sommige inwoners zich zorgen maken over toenemende parkeerdrukke door de woningbouwplannen in deze wijk en de invoering van parkeerregulering in nabij gelegen gebieden.
- In de Vogelwijk valt op dat veel deelnemers expliciet zeggen dat parkeerregulering zoals betaald parkeren of vergunningen niet nodig is in deze wijk.

Stadsdeel Noord (b)*

Wat valt op?

In deze wijken kiezen deelnemers relatief vaak minder ruimte voor parkeren: de Transvaalwijk (30%), het Ter Kleefkwartier (24%), de Vogelenwijk (22%), het Te Zaanenkwartier (18%) en de Indischewijk (18%).

Deelnemers uit deze wijken kiezen bovengemiddeld vaak voor meer ruimte voor groen en fietsen parkeren vergeleken met de andere wijken. In de Transvaalwijk is de extra inzet op de opties het hoogste (42% en 32% geeft meer ruimte), gevolgd door het Ter Kleefkwartier (32% en 18%) en de Vogelenwijk (32% en 15%). In de Indische wijk is de inzet hetzelfde als het Haarlemse gemiddelde (percentages).

Vergeleken met deelnemers uit de Delfwijk en het Vondelkwartier reizen deelnemers uit de wijken dichtbij het centrum minder vaak met de auto naar werk: Transvaalwijk (40%), Zaanenkwartier (44%), Te Kleefkwartier (47%), Indischewijk (55%), Vogelenwijk (43%).

* De wijken uit Stadsdeel Noord zijn onderverdeeld onder Noord (a) en Noord (b), omdat dit het grootste stadsdeel is en de bespreking van de wijken niet op een slide past.

Ander ruimtegebruik

Fietsen:

- In de Transvaalwijk, het Te Zaanenkwartier en de Vogelenwijk geven veel deelnemers aan dat er meer ruimte nodig is om fietsen te parkeren. Veel deelnemers ervaren overlast doordat er veel fietsen op de stoep staan. In de meer Noordelijk gelegen wijken wordt dit nauwelijks genoemd en zeggen mensen dat er genoeg ruimte voor fietsen is, op straat maar ook in tuinen en schuren.

Groen:

- Hetzelfde patroon zien we bij de optie over groen in de buurt. In de Transvaalwijk, het Te Zaanenkwartier en de Vogelenwijk zeggen veel mensen dat hun wijk te versteend is en er te weinig groen is. Soms zeggen deelnemers dat de kwaliteit van het groen te wensen over laat. Wat verder opvalt is dat in Transvaalwijk vaak wordt genoemd dat de combinatie van krappe en versteende straten een probleem is.
- Uit de Indischewijk en Spaarndam hebben niet genoeg deelnemers een motivatie achtergelaten om uitspraken over te kunnen doen.



Stadsdeel Oost

Wat valt op?

In Stadsdeel Oost zetten deelnemers bovengemiddeld vaak in op meer ruimte voor parkeren (23-28%, vergeleken met 18% voor heel Haarlem). En relatief weinig op minder ruimte voor parkeren.

- Vooral in de Waarder- en Veerpolder en Parkwijk kiezen weinig mensen minder ruimte voor parkeren (13%).
- In de Slachthuiswijk en Amsterdamse wijk ligt dit percentage (17-21%) dichterbij het Haarlemse gemiddelde (25%).

In de Veerpolder (56%) en Parkwijk (24%) parkeren relatief meer deelnemers op eigen terrein, vergeleken met deelnemers uit de Slachthuiswijk (16%) en de Amsterdamsewijk (6%).

In de Veerpolder en Parkwijk valt verder op dat deelnemers de andere opties relatief weinig prioriteit geven. Voor al deze opties geldt dat minder mensen dan gemiddeld er meer ruimte aan geven. In de Slachthuiswijk en Amsterdamse wijk liggen ook deze resultaten dichtbij het Haarlemse gemiddelde.

Parkeren

In Parkwijk en de Veerpolder valt op dat deelnemers relatief vaak principieel stellen dat zij de auto ten alle tijden voor de deur willen parkeren. Geregeld geven deelnemers hier geen verdere redenen voor. Dan zeggen ze bijvoorbeeld: *"Ik wil te allen tijde in de buurt van mijn huis kunnen parkeren."* Of: *"Gratis parkeren waar je woont is belangrijk"*. Als er wel redenen worden gegeven gaan die meestal over de noodzaak van autorijden in het dagelijks leven, bijvoorbeeld om naar werk te gaan: *"Meer parkeerplekken en ruimte om te rijden is nodig! We werken niet allemaal thuis achter de computer, zodat we geen auto meer nodig hebben! Dus denk ook aan de andere werkende mensen!"*

In de Slachthuiswijk en Amsterdamse wijk valt op dat deelnemers vaak zeggen dat er overlast is doordat mensen die niet in de wijk hoeven te zijn er wel hun auto parkeren. Dit blijkt bijvoorbeeld uit onderstaande quotes:

- *"Als er een ander parkeerbeleid zou zijn zou ik hier niet voor kiezen. Er is voldoende, maar er wordt in de wijk geparkeerd om daarna met de bus naar bv Amsterdam te gaan. Dus plekken van bewoners gaan ten koste van forenzen die de hele dag parkeren."*
- *"Mensen werken in de stad, gooien hun auto bij ons in de straat en gaan op de fiets naar het centrum."*
- *"Er moeten hier meer plekken komen voor de auto's van de bewoners. De grootste ergernis is dat mensen hun auto hier parkeren en dan hun fiets pakken om naar huis te gaan in de stad. Of auto's die hier soms weken tot maanden lang op dezelfde plek staan. Daardoor moet ik soms 3 rondjes rijden om een plek te vinden of 10 minuten lopen."*

Ander ruimtegebruik

Uit de motivaties van deelnemers uit Parkwijk en de Veerpolder is niet eenduidig te bepalen waarom deelnemers uit deze wijken gemiddeld relatief weinig inzetten op extra ruimte voor de andere opties. Een aantal dingen vallen op:

- In Parkwijk zeggen vrij veel deelnemers dat er geen extra sport- of speelvoorzieningen nodig zijn, omdat die er al genoeg zijn of omdat het ook elders kan.
- In de Veerpolder zeggen veel deelnemers dat fietsen stallen geen probleem is. Over groenvoorzieningen bestaan verschillende opvattingen. Relatief veel deelnemers vinden dat er al genoeg groen is in de buurt, of dat de gemeente hier al voldoende mee bezig is. Maar er zijn ook deelnemers die het industriegebied te versteend vinden.

In de Slachthuiswijk en Amsterdamse wijk geven deelnemers veelal dezelfde motivaties als deelnemers uit andere wijken over groen, fietsen stallen, wandelen en speelvoorzieningen. Wat wel opvalt is dat veel deelnemers vinden dat er genoeg groenvoorzieningen zijn, maar dat ook vrij veel deelnemers zeggen dat het huidige groen onvoldoende wordt onderhouden.



Stadsdeel Schalkwijk

Wat valt op?

In Schalkwijk kiezen relatief weinig deelnemers minder ruimte voor het parkeren. Dit geldt met name in de Molenwijk en Meerwijk (10-11%). In de Europawijk en Boerhaavewijk ligt het aantal deelnemers dat minder ruimte voor parkeren kiest (15-18%) dicht bij het Haarlemse gemiddelde ligt (25%).

In de Boerhaavewijk en Meerwijk geven bovengemiddeld meer ruimte aan auto parkeren (30-34%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat in deze wijken meer mensen hoge parkeerdruk ervaren (50-52% druk/zeer druk) vergeleken met de Europawijk en Molenwijk (35%-27%).

In heel Schalkwijk gaan relatief veel deelnemers met de auto naar hun wijk. De Molenwijk (66%), Meerwijk (63%) en Boerhaavewijk (62%) behoren tot de wijken waar de meeste deelnemers met de auto naar hun werk gaan en de minste mensen met het OV. In de Europawijk gaan deelnemers minder vaak met de auto naar werk (53%).

Parkeren

Uit de motivaties die deelnemers uit Meerwijk hun keuzes geven blijkt veel inwoners tevreden zijn over de huidige situatie. Er is volgens hen genoeg ruimte om te parkeren en volgens sommige zelfs ruimte over. Als deelnemers uit deze wijk parkeerproblemen ervaren is dat meestal rondom specifieke situaties, zoals bedrijfsbusjes of bezoekers die in de wijk parkeren.

In Europawijk is het beeld grotendeels hetzelfde. Wel valt op dat deelnemers vaker zeggen dat de ruimte voor parkeren precies voldoende is op dit moment, er kan volgens deze deelnemers niet minder ruimte voor parkeren komen. Ook maken sommige deelnemers uit deze wijk zich zorgen over toenemende parkeerdruk door nog te bouwen woningen. Deze zorgen worden in Molenwijk nauwelijks genoemd.

In Boerhaavewijk en Meerwijk zijn er relatief veel deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen. Deelnemers uit deze wijk zeggen vaak dat er ze nu al problemen met parkeren ervaren en dat ze om verschillende redenen wel afhankelijk zijn van de auto. Bijvoorbeeld om naar werk te gaan, omdat het OV te duur is, of omdat ze mindervalide zijn. Specifiek in Meerwijk valt op dat verschillende inwoners zich zorgen maken over bestaande plannen en/of projecten om parkeerplekken te verwijderen voor groenvoorziening. Deze deelnemers stellen dat de parkeerdruk in de wijk hierdoor zal toenemen.

Ander ruimtegebruik

Groen:

- In Molenwijk en Meerwijk kiezen relatief weinig mensen meer ruimte voor groen. In beide wijken zeggen deelnemers relatief vaak deelnemers dat er al genoeg groen is.
- In Europawijk en Boerhaavewijk zeggen sommige deelnemers dat het huidige groen niet goed wordt onderhouden.

Fietsen:

- In Schalkwijk zeggen sommige deelnemers dat ze overlast ervaren door de vele fietsen bij winkelcentrum Schalkwijk. Volgens deze deelnemers is er niet per se gebrek aan ruimte maar worden fietsen nu vooral rommelig weggezet.



Stadsdeel West

Wat valt op?

In dit Stadsdeel wordt door weinig deelnemers ingezet op meer ruimte voor parkeren (maximaal 10%), behalve in het Houtvaartkwartier (25%). In deze wijk zeggen veel deelnemers dat er te weinig parkeerplekken zijn en worden vaak suggesties voor extra parkeerplekken gedaan.

Van alle wijken kiezen deelnemers uit Zijlwegkwartier het vaakst minder ruimte voor parkeren (42%). Het Zijlwegkwartier behoort tot de wijken met de hoogste ervaren parkeerdruk. Volgens veel deelnemers zijn meer parkeerplekken hiervoor geen oplossing is. Deelnemers uit deze wijk kiezen vaak meer ruimte voor groen (51%), fietsen parkeren (39%) en kinderen kunnen spelen in de buurt (29%).

In Duinwijk en het Haarlemmerhoutkwartier volgen de prioriteiten grotendeels het stedelijke gemiddelde (p.23). Veel deelnemers geven aan dat ze de huidige situatie prima vinden.

Deelnemers uit Stadsdeel West hebben vergeleken met deelnemers uit de andere stadsdelen de beste financiële situatie. Ook reizen ze relatief weinig met de auto naar werk en vaker met de fiets of het openbaar vervoer.

Parkeren

Deelnemers uit Zijlwegkwartier zeggen vaak dat auto's minder prioriteit zouden moeten krijgen om ander ruimtegebruik te bevorderen, name in vergelijking met groen en fietsers.

- *"Wij hebben een auto, maar die kunnen we ook verderop zetten als dat nodig zou zijn. Er is veel meer behoefte aan groen in onze versteende buurt."*
- *"Beperkt opheffen van parkeerplaatsen tbv fiets parkeren is wenselijk"*

Vergeleken met het Zijlwegkwartier, waar weinig deelnemers suggesties doen voor meer parkeerplekken, doen deelnemers uit het Houtvaartkwartier vaker suggesties over voor extra parkeerplekken, zoals:

- *Meer centrale grote parkeerplaatsen en dan mensen stukje laten lopen. Niet mooi maar wel veilig voor iedereen."*
- *"Er is nog best wel een aantal plekken in de buurt waar wat parkeerruimte gemaakt kan worden"*

Deelnemers uit Duinwijk en het Haarlemmerhoutkwartier die parkeerproblemen ervaren noemen vooral dat mensen van buiten de wijk er komen parkeren.

- Haarlemmerhoutkwartier: *"Door het gratis parkeren in deze straat, komen veel mensen van buiten hier parkeren om de stad in te gaan waardoor wij, bewoners, onze auto's niet kwijt kunnen..."*
- Duinwijk: *"Wat ik al opmerkte over werknemers uit Bloemendaal die hier parkeren omdat Bloemendaal geen parkeerruimte voor ze beschikbaar maakt in Overveen"*

Ander ruimtegebruik

In Stadsdeel West valt op dat deelnemers uit alle wijken, behalve het Zijlwegkwartier, grotendeels tevreden zijn met de huidige situatie. In het Zijlwegkwartier geven deelnemers allerlei argumenten om meer ruimte te maken voor met name groen, fietsen parkeren en dat kinderen buiten kunnen spelen. Deze argumenten komen in de andere wijken overduidelijk in mindere mate voor.

Veelgenoemde motivaties uit het Zijlwegkwartier:

- **Groen:** veel deelnemers er nu te weinig groen is en dat ze bereid zijn om ander ruimtegebruik op te offeren voor meer groen.
- **Fietsen parkeren:** deelnemers zeggen vaak dat er overal op de stoep fietsen staan door gebrek aan ruimte om fietsen op een andere manier te stallen.
- **Buiten spelen:** deelnemers zeggen dat er nu te weinig ruimte voor kinderen is om buiten te spelen. Dit zorgt er onder andere voor dat kinderen op straat spelen, waardoor onveilige situaties kunnen ontstaan.

Ondanks de verschillen opvattingen over parkeren denken deelnemers grotendeels hetzelfde over sommige oplossingen

Inzichten

Na keuzetaak 2 zijn er nog twee verdiepende vragen over parkeerregulering voorgelegd aan de deelnemers.

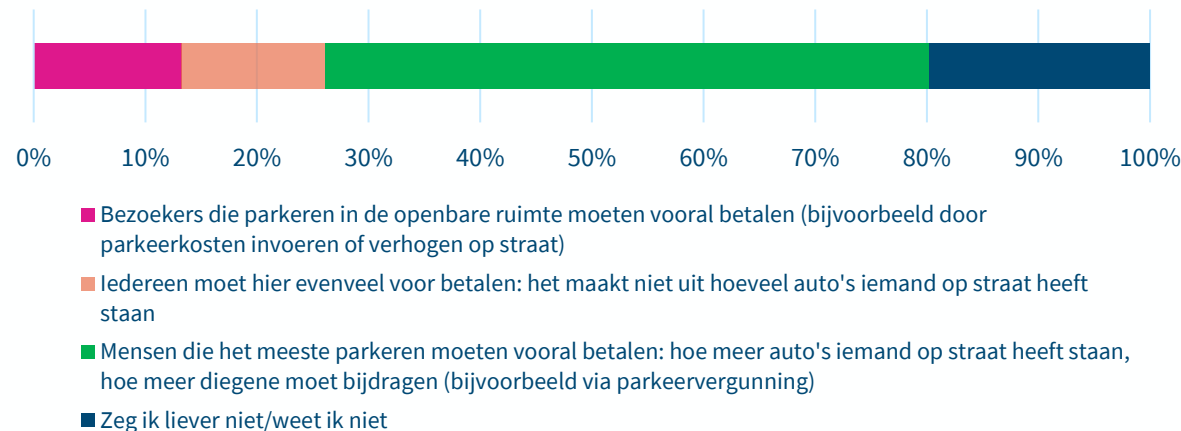
Vraag 1 gaat over verschillende manieren waarop de gemeente de kosten van parkeerplekken en het onderhoud kan betalen.

- Van de opties die zijn voorgelegd in vraag 1 kiezen de meeste deelnemers (54,1%) ervoor dat de gemeente mensen die het meeste parkeren doordat ze meerdere auto's op straat hebben staan vooral moet laten betalen.
- Mensen die geen auto bezitten kiezen er vaker voor dat mensen die het meeste parkeren vooral moeten betalen, terwijl mensen die meerdere auto's bezitten hier minder vaak voor kiezen (zie [bijlage H](#)).

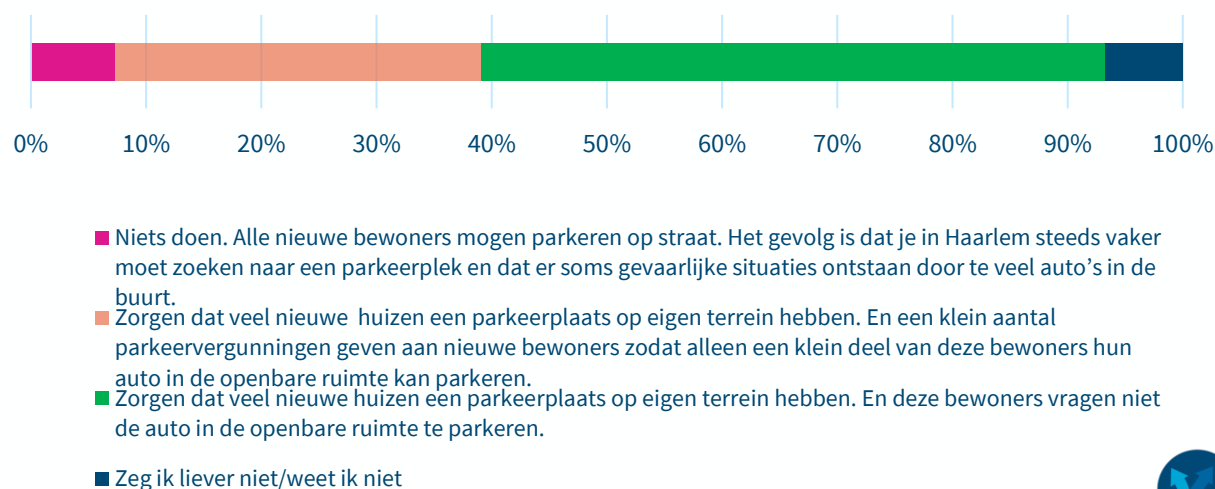
Vraag 2 gaat over verschillende regels die de gemeente kan stellen aan hoeveel plek er voor parkeren bij nieuwbouw woningen wordt vrijgemaakt.

- Deelnemers geven vooral aan dat de gemeente ervoor moet zorgen dat veel nieuwe huizen een parkeerplaats op eigen terrein hebben. En deze bewoners vragen niet de auto in de openbare ruimte te parkeren. Een meerderheid van 54,2% kiest voor deze optie.

Vraag 1: Het kost de gemeente geld om te zorgen dat er genoeg parkeerplekken zijn. En het kost geld om die plekken te onderhouden. Waar moet de gemeente volgens u dit geld voor parkeerplekken en onderhoud vandaan halen?



Vraag 2: Haarlem bouwt 10.000 nieuwe woningen. Er is niet genoeg ruimte om het mogelijk te maken dat al deze nieuwe bewoners hun auto's op straat parkeren. Wat vindt u dat de gemeente moet doen?



Deelnemerservaringen

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain or a jagged line graph. This shape is set against a light blue background. The overall composition is minimalist and modern.

Hoe hebben deelnemers dit onderzoek ervaren?

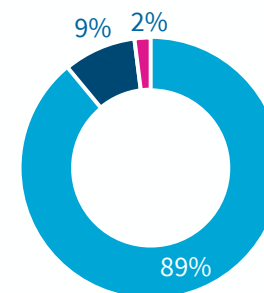
Inzichten

Dit onderzoek is uitgevoerd om de resultaten van het parkeerreferendum te duiden en inwoners de gelegenheid te bieden om op een genuanceerde manier hun mening over dit onderwerp te geven. Hoe is dit door deelnemers ervaren?

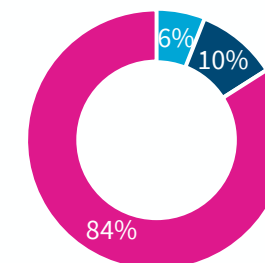
- **Belangrijk onderwerp:** de overgrote meerderheid (89%) van de deelnemers vond het een belangrijk onderwerp om hun mening over te geven. Het is niet onverwachts dat de deelnemers aan dit onderzoek die hebben gestemd bij het referendum (77,3%) dit een belangrijk onderwerp vinden om hun mening te geven. Maar er zijn ook inwoners die niet hebben gestemd bij het referendum en parkeerregulering wel een belangrijk onderwerp vinden om hun mening over te geven.
- **Begrijpelijkheid:** Een grote meerderheid van de deelnemers (84%) vond het onderzoek niet moeilijk te begrijpen en slechts 6% vond het onderzoek moeilijk te begrijpen. We zien alleen kleine verschillen tussen deelnemers met verschillende opleidingsniveaus (en bijvoorbeeld niet tussen leeftijdsklassen): 13% van de praktisch opgeleide deelnemers vond het onderzoek moeilijk te begrijpen, ten opzichte van 7% van de middelbaar en theoretisch opgeleide deelnemers.
- **Eerlijk:** De meerderheid (52%) van de deelnemers heeft het onderzoek als eerlijk ervaren. Maar er is ook een groep van 24% die er niet op vertrouwt dat het onderzoek eerlijk is. De voornaamste zorgen die deelnemers over dit onderzoek uitten zijn:
 - Dat dit onderzoek een manier is om draagvlak te creëren om toch betaald parkeren in te voeren, ondanks de uitkomst van het referendum.
 - Dat de vraagstelling van dit onderzoek sturend is, aangezien wordt aangenomen dat parkeren moet worden betaald door de inwoners.
 - Dat in dit onderzoek alternatieven voor de eigen auto, zoals deelvervoer en een goed ov-netwerk niet voldoende naar voren komen terwijl deze een voorwaarde zijn bij betaald parkeren.
 - Dat de antwoorden die deelnemers geven gekleurd zijn door de wijk waarin zij wonen (in sommige wijken is al betaald parkeren of is er geen parkeerprobleem).

78% van de deelnemers geeft een voldoende aan het onderzoek. Daarnaast geven deelnemers het onderzoek gemiddeld een 6,4. Dit is ongeveer hetzelfde als deelnemers aan vergelijkbare PWE onderzoeken geven. De grafiek hiernaast laat zien hoe vaak elk cijfer van 1 tot en met 10 is gegeven aan het onderzoek door de deelnemers.

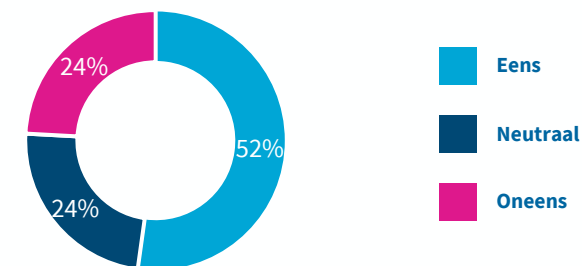
Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



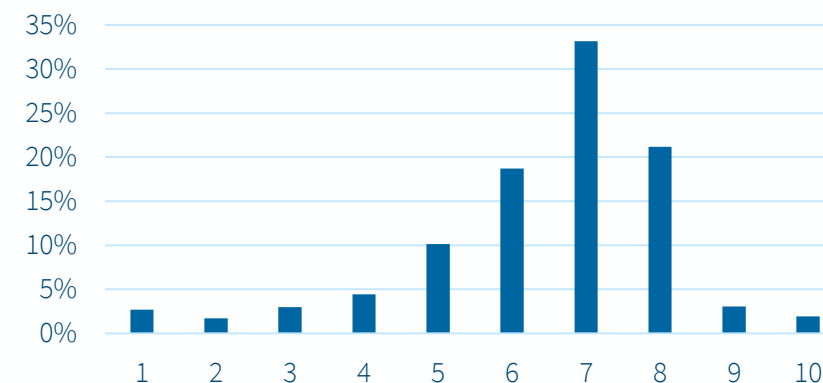
Ik vond het onderzoek moeilijk te begrijpen



Ik vertrouw erop dat dit een eerlijk onderzoek is



Verdeling van het rapportcijfer



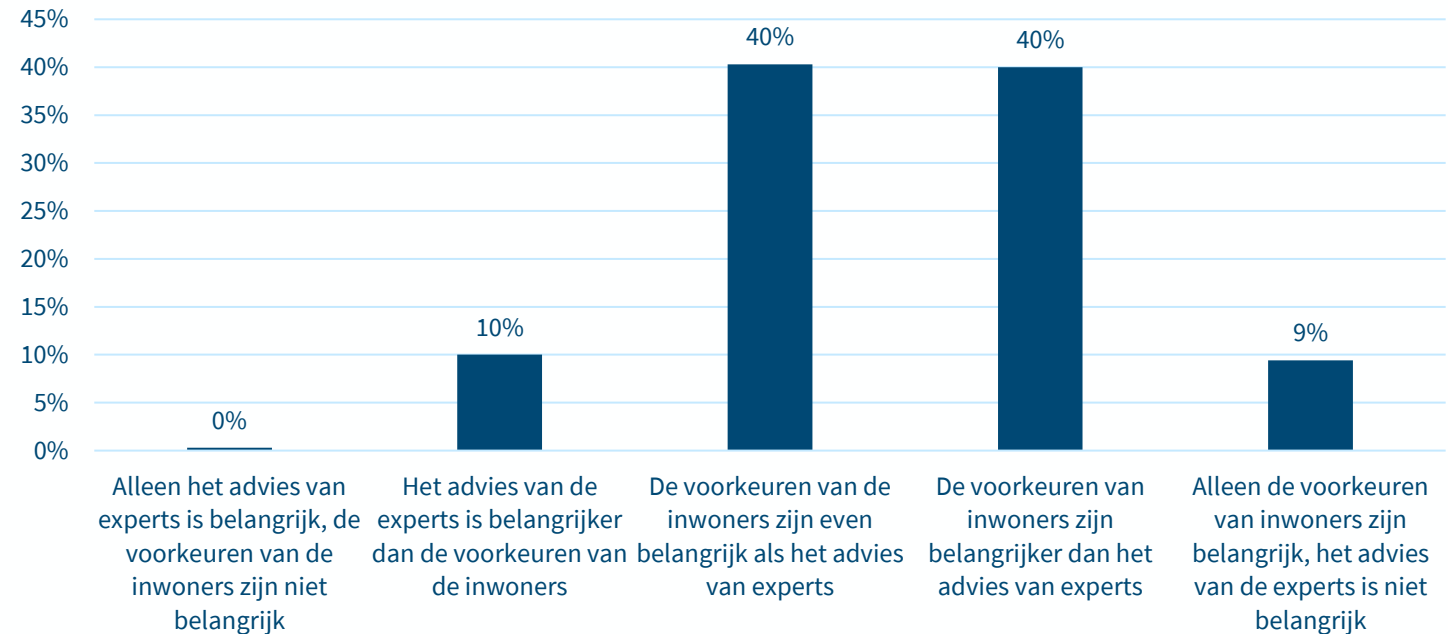
Inwoners vinden het belangrijk dat hun advies wordt meegenomen

Toelichting

Deelnemers kregen de vraag: In dit onderzoek bevragen we de voorkeuren van een grote groep inwoners. De gemeente vraagt ook advies aan onafhankelijke expert. Wat vindt u het belangrijkste?

- 40% van de deelnemers geeft aan dat de voorkeuren van inwoners zwaarder moeten wegen dan het advies van expert. Een net zo grote groep geeft aan dat de voorkeuren van inwoners even belangrijk zijn als het advies van experts. Het percentage de deelnemers vindt dat de voorkeuren van inwoners zwaarder moeten wegen ligt hoger ten opzichte van andere onderzoeken die we hebben uitgevoerd. Normaliter vindt 20-30% van de deelnemers dat het advies van inwoners zwaarder moet wegen dan het advies van experts.
- Hoe is dit te verklaren? Het valt op dat deelnemers vaak en uitvoerig ingaan op specifieke kenmerken van hun buurt. Het is voorstelbaar dat veel inwoners vinden dat zij een betere inschatting kunnen maken van de waarde van verschillende vormen van ruimtegebruik in hun buurt dan een expert.

Welk advies is belangrijk?



Bijlagen

[Bijlage A. Verdiepende vragen over parkeren](#)

[Bijlage B. Kenmerken van deelnemers uitgesplitst naar wijk](#)

[Bijlage C. Kwalitatieve analyse keuzetaak: wat vinden inwoners belangrijk in de stad?](#)

[Bijlage D. Kwalitatieve analyse keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? – argumenten per optie](#)

[Bijlage E. Analyse keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? – per wijk](#)

[Bijlage F. Extra kwantitatieve analyses keuzetaak: wat vinden inwoners belangrijk in de stad?](#)

[Bijlage G. Extra kwantitatieve analyses keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt?](#)

[Bijlage H: Extra kwantitatieve analyses over parkeerkosten voor de gemeente en parkeerplekken bij nieuwbouw](#)

[Bijlage I: Werving van deelnemers](#)

[Bijlage J: Methodologie](#)



Bijlage A. Verdiepende vragen over parkeren

Het parkeerreferendum: heeft u uw stem uitgebracht?

Wijk	Ja	Nee
Amsterdamsewijk	81,1%	18,9%
Boerhaavewijk	67,6%	32,4%
Delftwijk	82,5%	17,5%
Duinwijk	87,5%	12,5%
Europawijk	70,5%	29,5%
Haarlemmerhoutkwartier	75,3%	24,7%
Houtvaartkwartier	78,6%	21,4%
Indische wijk	87,2%	12,8%
Meerwijk	76,5%	23,5%
Molenwijk	74,5%	25,5%
Oude Stad	56,1%	43,9%
Parkwijk	80,4%	19,6%
Slachthuiswijk	83,9%	16,1%
Spaarndam	69,6%	30,4%
Te Zaanenkwartier	84,0%	16,0%
Ter Kleefkwartier	78,6%	21,4%
Transvaalwijk	70,9%	29,1%
Vogelenwijk	86,4%	13,6%
Vondelkwartier	88,8%	11,2%
Veerpolder	80,0%	20,0%
Zijlwegkwartier	64,9%	35,1%
Gemiddelde	77,3 %	22,7%

Leeftijd	Ja	Nee
Jonger dan 25 jaar	68,9%	31,1%
25 tot en met 34 jaar	66,1%	33,9%
35 tot en met 44 jaar	73,2%	26,8%
45 tot en met 54 jaar	79,0%	21,0%
55 tot en met 64 jaar	79,6%	20,4%
65 tot en met 74 jaar	81,9%	18,1%
75 tot en met 84 jaar	81,2%	18,8%
Ouder dan 84 jaar	67,7%	32,3%
Gemiddelde	77,3%	22,7%

Parkeerdrukke	Ja	Nee
Niet druk	86,1%	13,9%
Enigszins druk	82,4%	17,6%
Redelijk druk	76,6%	23,4%
Druk	74,1%	25,9%
Zeer druk	71,2%	28,8%
Gemiddelde	77,3 %	22,7%

Autobezit huishouden	Ja	Nee
Ja, één auto	77,2%	22,8%
Ja, meerdere auto's	84,8%	15,2%
Nee, en geen gebruik deelauto	64,7%	35,2%
Nee, maar wel gebruik deelauto	67,3%	32,7%
Gemiddelde	77,3%	22,7%

Reizen naar werk	Ja	Nee
Auto	79,0%	21,0%
Openbaar vervoer	68,7%	31,3%
Fiets	77,1%	22,9%
Lopend	72,6%	27,4%
Anders	76,9%	23,1%
Ik werk vanuit huis	67,7%	32,3%
Gemiddelde	77,3%	22,7%

Financiële situatie (per maand)	Ja	Nee
Veel geld over	71,3%	28,7%
Beetje geld over	74,4%	25,6%
Precies rondkomen	80,0%	20,0%
Spaargeld aanspreken	76,3%	23,7%
Schulden maken	72,4%	27,6%
Gemiddelde	77,3%	22,7%

Samenstelling huishouden	Ja	Nee
Alleen wonend	73,8%	26,2%
Met één andere persoon	78,1%	21,9%
Eén-ouder gezin	75,2%	24,8%
Twee-ouder gezin	80,8%	19,2%
Anders	69,8%	30,2%
Gemiddelde	77,3%	22,7%

Auto parkeren	Ja	Nee
Op eigen terrein	74,6%	25,4%
In de straat van mijn huis	81,6%	18,4%
Verderop in mijn buurt	68,4%	31,6%
Ergens anders dan in mijn buurt	60,2%	39,8%
Gemiddelde	77,2%	22,7%

Toelichting

- Deze pagina laat zien welk aandeel van deelnemers aan dit onderzoek hun stem heeft uitgebracht bij het parkeerreferendum, gekruist naar kenmerken van de deelnemers.
- Op de volgende pagina staan argumenten van deelnemers aan dit onderzoek over waarom zij niet hebben gestemd bij het parkeerreferendum.

Legenda

5,0-15,9%	16,0-25,9%	26,0-35,9%
36,0-45,9%	46,0-55,9%	56,0-65,9%
66,0-75,9%	76,0-85,9%	86,0-95,9%



Het parkeerreferendum: waarom heeft u niet gestemd? (argumenten)

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Niet in Haarlem op dag van referendum	★★★★	"Ik was op vakantie."
Vergeten	★★★	"Ik was het vergeten."
Niet in de gelegenheid op die dag	★★★	"Ik was die dag verhinderd."
Geen stempas ontvangen/niet stemgerechtigd	★★	"Ik woonde net in Haarlem en had geen stempas ontvangen."
Niet op de hoogte van referendum	★★	"Omdat ik hier niet van op de hoogte ben gebracht."
Het was moeilijk om een afweging te maken tussen voor of tegen (omdat er voor zowel voor als tegen goede argumenten zijn)	★★	"Omdat ik het eens was met de aanpak (parkeerdruk meten en aan de hand daarvan betaald parkeren invoeren) maar totaal oneens met de grenswaarde (max. 85% bezet op drukste moment), waardoor ik niet wist of ik voor of tegen moest stemmen."
Referendum is niet het juiste middel: een referendum is te zwart-wit en mobiliseert tegenstemmers	★★	"Ben tegen referendum op deze wijze. Keus kan nooit ja of nee zijn. Het ligt altijd genuanceerd."
Omdat de uitkomst voorspelbaar was op tegen, dus is het strategisch om als voorstander niet te stemmen en zo niet de opkomstdrempel te halen	★★	"Omdat ik wist dat de meeste stemmen tegen de uitbreiding zouden zijn en ik ben voor. Ik was bang dat ik mee zou werken aan het halen van de kiesdrempel. Ik heb misgegokt daarbij. Want de drempel is wel gehaald, en mijn voorstem is niet gehoord."
Om vanwege de lage opkomst het referendum ongeldig te laten zijn	★★	"Ik hoopte dat de opkomstdrempel niet gehaald zou worden."

Sleutel voor de frequentie van argumenten:

- onder de 5% aandeel van alle argumenten van een optie = ★
- 5-10% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★
- 10-15% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★
- 15-20% van de argumenten aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★★
- meer dan 20% van de argumenten = aandeel van alle argumenten van een optie ★★★★★

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Omdat het niet mijn wijk/buurt was waar het referendum over	★★	"Ging niet over de directe woonomgeving. Buiten de direct omgeving, heb ik voor betaald parkeren geen mening."
Met een referendum is de invloed beperkt	★	"Het maakt toch niks uit alles wordt toch doorgedrukt"
Parkeert op eigen terrein	★	"Omdat wij een privé parkering hebben bij onze flat, het leek mij oneerlijk om in positie te stemmen."
Geen autobezit	★	"Ik heb geen auto."
Er is al betaald parkeren in mijn wijk/buurt	★	"Wij hebben al betaald parkeren in de wijk dus er verandert nauwelijks wat. En ik vind het niet erg mits het geld goed besteed gaat worden om de stad te verbeteren."
De huidige situatie is prima	★	"Er is hier geen sprake van hoge parkeerdruk. Dat er nu met het wiel op de stoep wordt geparkeerd levert geen overlast dus niet gedoogd blijven. Is erg efficiënt en zeker niet voor niets ontstaan."
Niet belangrijk	★	"Voelt toch niet zo belangrijk voor mij. Ik gebruik de auto niet dagelijks."
De gemeenteraad is al democratisch verkozen, daarmee is een referendum overbodig	★	"Ik breng mijn stem al uit bij de gemeenteraadsverkiezingen en verwacht dat ik daar voldoende vertegenwoordigd wordt."



Het parkeerreferendum: heeft u uw stem uitgebracht?

Wijk	Voor	Tegen
Amsterdamsewijk	24,9%	75,1%
Boerhaavewijk	12,9%	87,1%
Delftwijk	13,4%	86,6%
Duinwijk	20,3%	79,7%
Europawijk	10,7%	89,3%
Haarlemmerhoutkwartier	39,8%	60,2%
Houtvaartkwartier	25,4%	74,6%
Indische wijk	16,8%	83,2%
Meerwijk	14,8%	85,2%
Molenwijk	9,5%	90,5%
Oude Stad	42,7%	57,3%
Parkwijk	12,4%	87,6%
Slachthuiswijk	25,5%	74,5%
Spaarndam	23,1%	76,9%
Te Zaanenkwartier	15,1%	84,9%
Ter Kleefkwartier	27,0%	73,0%
Transvaalwijk	36,1%	63,9%
Vogelenwijk	18,2%	81,8%
Vondelkwartier	9,4%	90,6%
Veerpolder	35,8%	64,2%
Zijlwegkwartier	53,6%	46,4%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Leeftijd	Voor	Tegen
Jonger dan 25 jaar	14,3%	85,7%
25 tot en met 34 jaar	25,0%	75,0%
35 tot en met 44 jaar	31,4%	68,6%
45 tot en met 54 jaar	25,4%	74,6%
55 tot en met 64 jaar	26,5%	73,5%
65 tot en met 74 jaar	31,5%	68,5%
75 tot en met 84 jaar	27,5%	72,5%
Ouder dan 84 jaar	18,6%	81,4%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Parkeerdrukke	Voor	Tegen
Niet druk	8,2%	91,8%
Enigszins druk	12,3%	87,7%
Redelijk druk	21,7%	78,3%
Druk	36,3%	63,7%
Zeer druk	55,2%	44,8%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Autobezit huishouden	Voor	Tegen
Ja, één auto	28,1%	71,9%
Ja, meerdere auto's	12,3%	87,7%
Nee, en geen gebruik deelauto	56,2%	43,8%
Nee, maar wel gebruik deelauto	61,9%	38,1%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Reizen naar werk	Voor	Tegen
Auto	16,3%	83,7%
Openbaar vervoer	48,1%	51,9%
Fiets	32,6%	67,4%
Lopend	45,7%	54,3%
Anders	17,0%	83,0%
Ik werk vanuit huis	35,4%	64,6%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Financiële situatie (per maand)	Voor	Tegen
Veel geld over	47,2%	52,8%
Beetje geld over	35,4%	64,6%
Precies rondkomen	19,1%	80,9%
Spaargeld aanspreken	18,1%	81,9%
Schulden maken	10,8%	89,2%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Samenstelling huishouden	Voor	Tegen
Alleen wonend	28,2%	71,8%
Met één andere persoon	29,8%	70,2%
Eén-ouder gezin	24,5%	75,5%
Twee-ouder gezin	25,4%	74,6%
Anders	26,9%	73,1%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Auto parkeren	Voor	Tegen
Op eigen terrein	29,5%	70,5%
In de straat van mijn huis	21,8%	78,2%
Verderop in mijn buurt	37,9%	62,1%
Ergens anders dan in mijn buurt	42,0%	58,0%
Gemiddelde	27,6%	72,4%

Toelichting

- Deze pagina laat zien welk aandeel van deelnemers aan dit onderzoek voor of tegen heeft gestemd bij het parkeerreferendum, gekruist naar kenmerken van de deelnemers.
- Op de volgende twee pagina's staan argumenten van deelnemers aan dit onderzoek over zij voor of tegen hebben gestemd bij het parkeerreferendum.

Legenda

5,0-15,9%	16,0-25,9%	26,0-35,9%
36,0-45,9%	46,0-55,9%	56,0-65,9%
66,0-75,9%	76,0-85,9%	86,0-95,9%



Het parkeerreferendum: waarom heeft u voor gestemd? (argumenten)

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Dan wordt de hoge parkeerdruk lager (voor omwonenden)	★★★★★	"Er is veel weinig parkeerruimte in de buurt en er staan heel veel auto's in de wijk die niet van bewoners zijn. Bv van restaurant bezoekers. Of mensen die de stad in gaan. En mensen die met bus 80 naar Zandvoort gaan. Maar ook mensen die een garage hebben maar hem toch op straat parkeren. Dus laat het betaald parkeren maar komen. Dan weet ik zeker dat er meer plaatsen beschikbaar komen."
Als er maar wordt ingezet op goede alternatieven zoals parkeergarages, een goed ov-netwerken en mogelijkheden om te fietsen	★★★	"Betaald parkeren reguleert het geheel en voorkomt dat allerlei busjes (van bouwbedrijven) wekenlang geparkeerd staan. Plus ik ben voorstander om auto rijden minder aantrekkelijk te maken. Vanuit klimaat en gezondheid oogpunt. En zorgen dat het geld naar goede fietspaden, beter OV en car sharing gaat."
De nieuwe nota voorkomt een waterbedeffect	★★★	"Er zijn u veel mensen die in een vergunningsgebied moeten zijn en hun auto in een 'vrij' gebied parkeren waardoor mensen die juist daar moeten zijn of wonen geen plek meer hebben."
Het aantal auto's moeten worden teruggedrongen (in de toekomst)	★★★	"We moeten uiteindelijk naar minder auto's in de wijken."
Parkeerregulering is een goed middel om meerdere auto's per huishouden in de buurt te beperken (een 2 ^e auto en meer) en zo eerlijk de parkeerruimte te verdelen	★★★	"Met 1 vergunning per huishouden is er genoeg ruimte voor iedereen, prima dat een plafond wordt ingesteld."
Minder auto's is goed voor het milieu en klimaat	★★	"Betaald parkeren mag ingevoerd worden en het geld gebruiken om de stad te vergroenen en klimaatbestendig maken."

Sleutel voor de frequentie van argumenten:

- onder de 5% aandeel van alle argumenten van een optie = ★
- 5-10% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★
- 10-15% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★
- 15-20% van de argumenten aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★★
- meer dan 20% van de argumenten = aandeel van alle argumenten van een optie ★★★★★

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Minder auto's is goed voor een leefbare en gezonde stad	★★	"De stad wordt onleefbaar door alle geparkeerde auto's, die bovendien het grootste deel van de tijd stil staan. Ruimte voor spelen, bewegen, groen is m.i. veel belangrijker voor een mooie stad en ontmoeting."
Dan zal er ruimte zijn voor meer groen	★★	"Ik ben voor meer groen, minder auto's op straat."
Betaald parkeren is een goed middel om bewustwording van de noodzaak van auto's te creëren	★★	"Zijn veel te veel auto's. Mensen hebben vaak minimaal twee auto en een vreemd idee over recht op voor de deur parkeren. Bewustwording van hoeveel ruimte deze mensen innemen met die auto's is goed, laat ze maar betalen."
De openbare ruimte is schaars en daardoor duur	★	"De ruimte is schaars dat moet geprijsd worden."
Dan zal er ruimte zijn op de stoep (om te wandelen of sporten of spelen)	★	"Parkeerregulering helpt dat er minder auto's op de stoep geparkeerd staan."
Zorgt voor minder parkeeroverlast	★	"parkeren is hier gratis dus parkeren velen die hier niet wonen je kunt vaak met 2 auto's elkaar niet passeren omdat er teveel auto's buiten parkeervakken staan."
Parkeerregulering in alle wijken is eerlijk	★	"Omdat ik vind dat de lasten door iedereen gedragen moeten worden en niet alleen de mensen die dicht bij het centrum wonen."



Het parkeerreferendum: waarom heeft u tegen gestemd? (argumenten)

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Er is geen (hoge) parkeerdruk (dus het is onduidelijk waarom parkeermaatregelen ingevoerd moeten worden)	★★★★★	"Er is geen probleem met de ruimte. De voorgestelde parkeernota is opgesteld voor een probleem dat niet bestaat. Het is een ideologisch verhaal gebaseerd op een drog redenatie."
Nadruk van plannen ligt te veel op het innen van geld (dan op het verbeteren van de omgeving)	★★★	"Parkeerbeleid is melkkoe voor de gemeente."
Voor mensen die afhankelijk van de auto moet het mogelijk zijn dichtbij huis te parkeren zonder vergunning (voor ouderen, mensen met kinderen en woon-werkverkeer)	★★★	"Omdat er veel te weinig aandacht is voor de toegankelijkheid en parkeren voor mensen met een beperking."
Kosten (van parkeren) zijn al (te) hoog	★★★	"Meer betaalde parkeren is onmogelijk! Ik het daar al moeite mee en moet ik meer betalen als ik ooit naar bepaalde zones gaat! Ik kan niet meer extra geld uitgeven."
Alleen betaald parkeren lost de problemen niet op	★★	"Meer betalen lost het probleem niet op."
Er ontstaat een waterbedeffect	★★	"Absurd dat de wijk waar ik woon als enige geen betaald parkeren had: krijgt aantrekkende werking omdat omringende wijken het wel hadden."
Parkeren voor bezoek wordt moeilijker	★★	"De stad wordt voor ons onleefbaar als we niet met onze auto in de buurt kunnen parkeren en we willen onze oppassende opa's en oma's niet op kosten jagen, net als bezoekende vrienden."
Zorg voor alternatieven (zoals een goed en betaalbaar ov-netwerk en parkeergarages)	★★	"Ik vind betaald parkeren niet de oplossing voor het probleem. Er wordt niet voldoende gezocht naar passende alternatieven en bovendien zijn die alternatieven die zijn voorgesteld niet haalbaar of realiseerbaar."

Sleutel voor de frequentie van argumenten:

- onder de 5% aandeel van alle argumenten van een optie = ★
- 5-10% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★
- 10-15% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★
- 15-20% van de argumenten aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★★
- meer dan 20% van de argumenten = aandeel van alle argumenten van een optie ★★★★★

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Parkeerregulering vraagt maatwerk per wijk	★	"Ik ervaar geen overdreven parkeerdruk in mijn wijk. Ik denk dat dit zo'n belangrijk thema is voor veel mensen, wat ook wel blijkt uit de opkomst, dat maatwerk per wijk vereist is (dus niet per buurt). Veel mensen hebben de auto nu gewoon nodig voor deur-tot-deur vervoer. ... Voor nu adviseer ik de gemeente dus om betaald parkeren in te voeren in straten waar inwoners daar in meerderheid vóór zijn."
Zorg dat bewoners 1 auto zonder vergunning kunnen parkeren	★	"Ik vind dat iedereen recht op 1e eigen auto heeft. Een eigen auto staat voor vrijheid en autonome zelfschikking, die persoonlijk vervoer biedt. Ik vind het belachelijk dat de gemeente mijn vrijheid steelt. Wie heeft 2e auto (zakelijk) dan zal die persoon een parkeervergunning moeten hebben als het echt nodig is."
Weer eerst bedrijfsbussen uit de wijken	★	"belachelijk is dat je een vergunning en parkeerkosten moet gaan betalen. Doe iets aan bedrijfsbusjes dat scheelt een hele hoop parkeerplekken."
Plannen zijn niet goed onderbouwd	★	"Gebrek aan vertrouwen in de onderbouwing van de plannen. Weinig draagvlak in de buurt. Keuze voor minder woningen (i.p.v. meer)."
Canadees parkeren moet behouden blijven	★	"...De overheid wil ook strenger beboeten op het parkeren met 2 wielen op de stoep. De straten zijn te smal om dit niet te gedogen. Wel wil ik betaald parkeren invoeren in mijn buurt. Dan kan ik mijn auto weer in mijn eigen buurt parkeren. ..."
De auto geeft vrijheid	★	"Ik vind dat iedereen recht op 1e eigen auto heeft. Een eigen auto staat voor vrijheid en autonome zelfschikking, die persoonlijk vervoer biedt. Ik vind het belachelijk dat de gemeente mijn vrijheid steelt. Wie heeft 2e auto (zakelijk) dan zal die persoon een parkeervergunning moeten hebben als het echt nodig is."

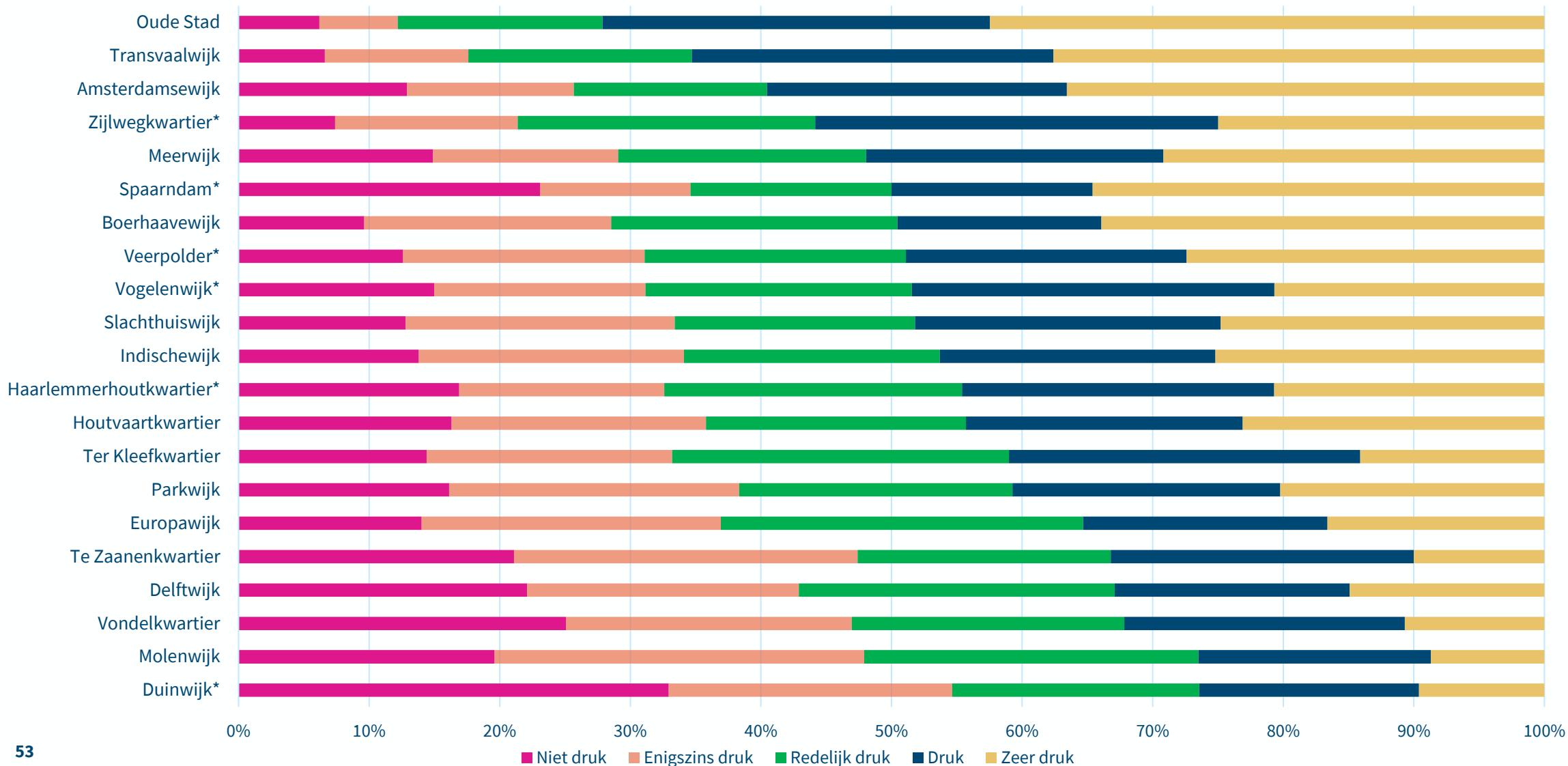




**Bijlage B.
Kenmerken van
deelnemers
uitgesplitst naar wijk**

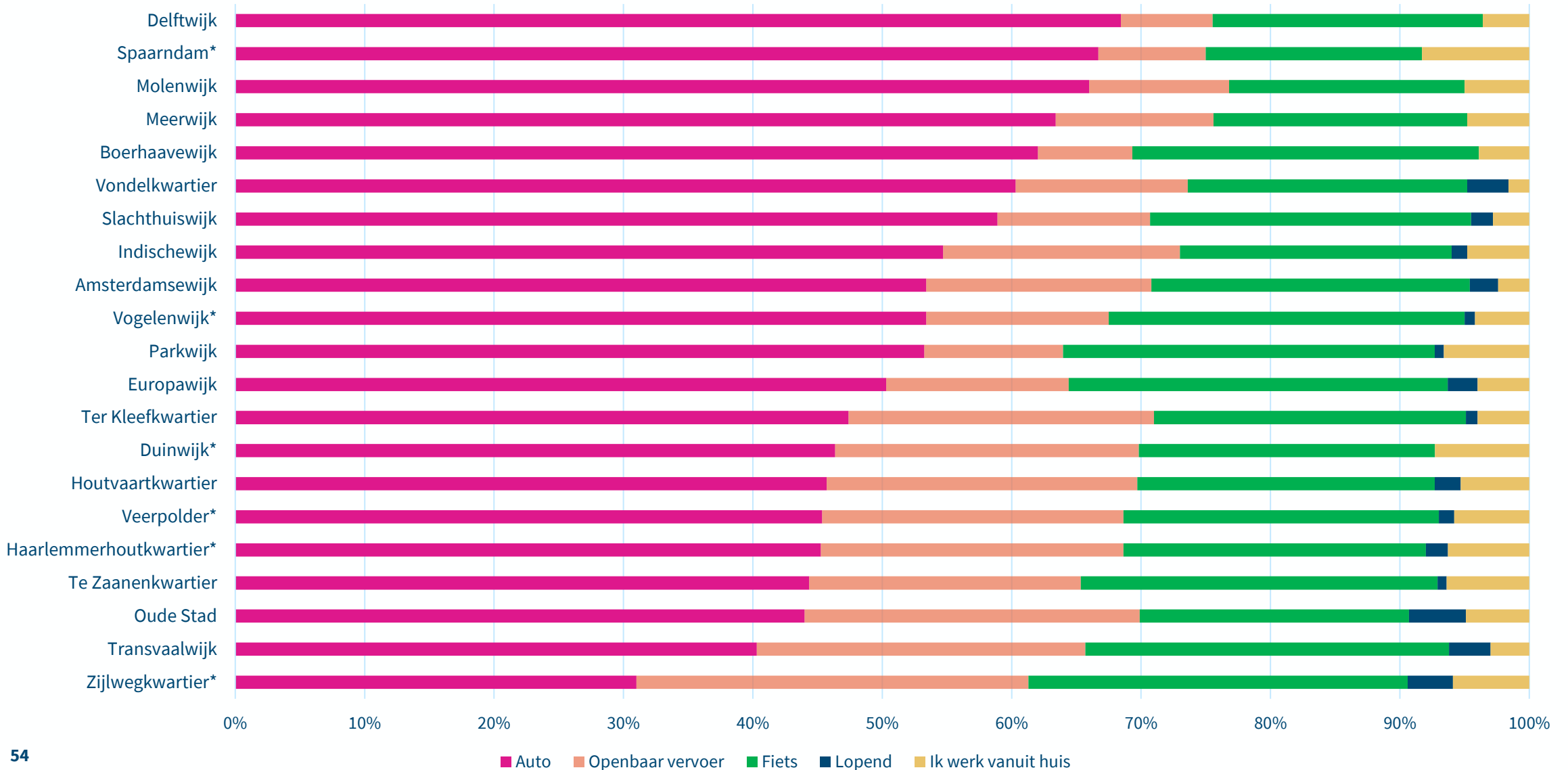
Resultaten van de vraag: Hoe druk is het met het parkeren van auto's in uw buurt?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar wijk



Resultaten van de vraag: Hoe reist u meestal van en naar uw werk?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar wijk

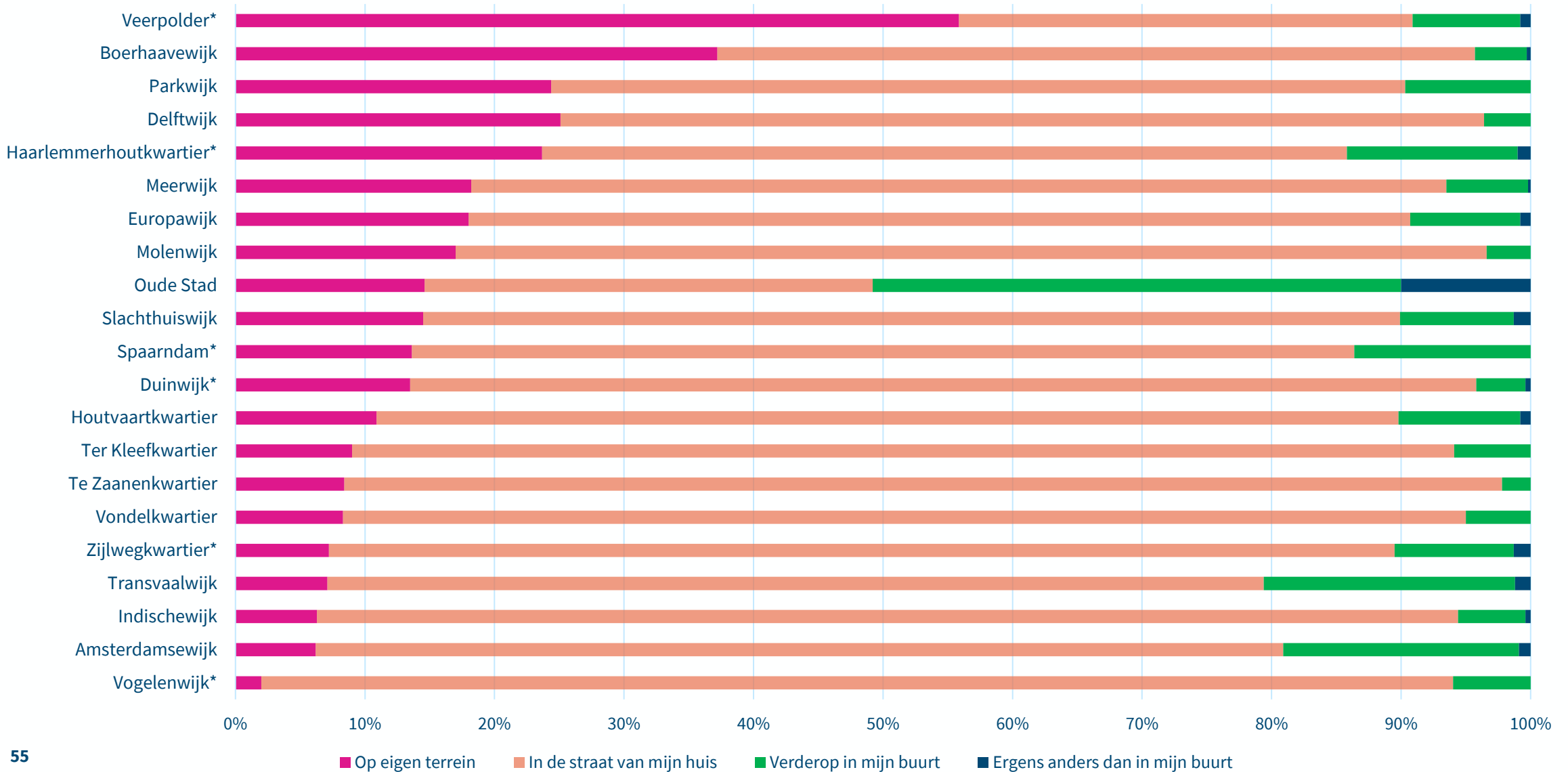


* Het is onzeker of deze resultaten representatief zijn op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding. Deze uitspraken zijn daarom meer indicatief van aard, en moeten daarom voorzichtiger worden geïnterpreteerd.



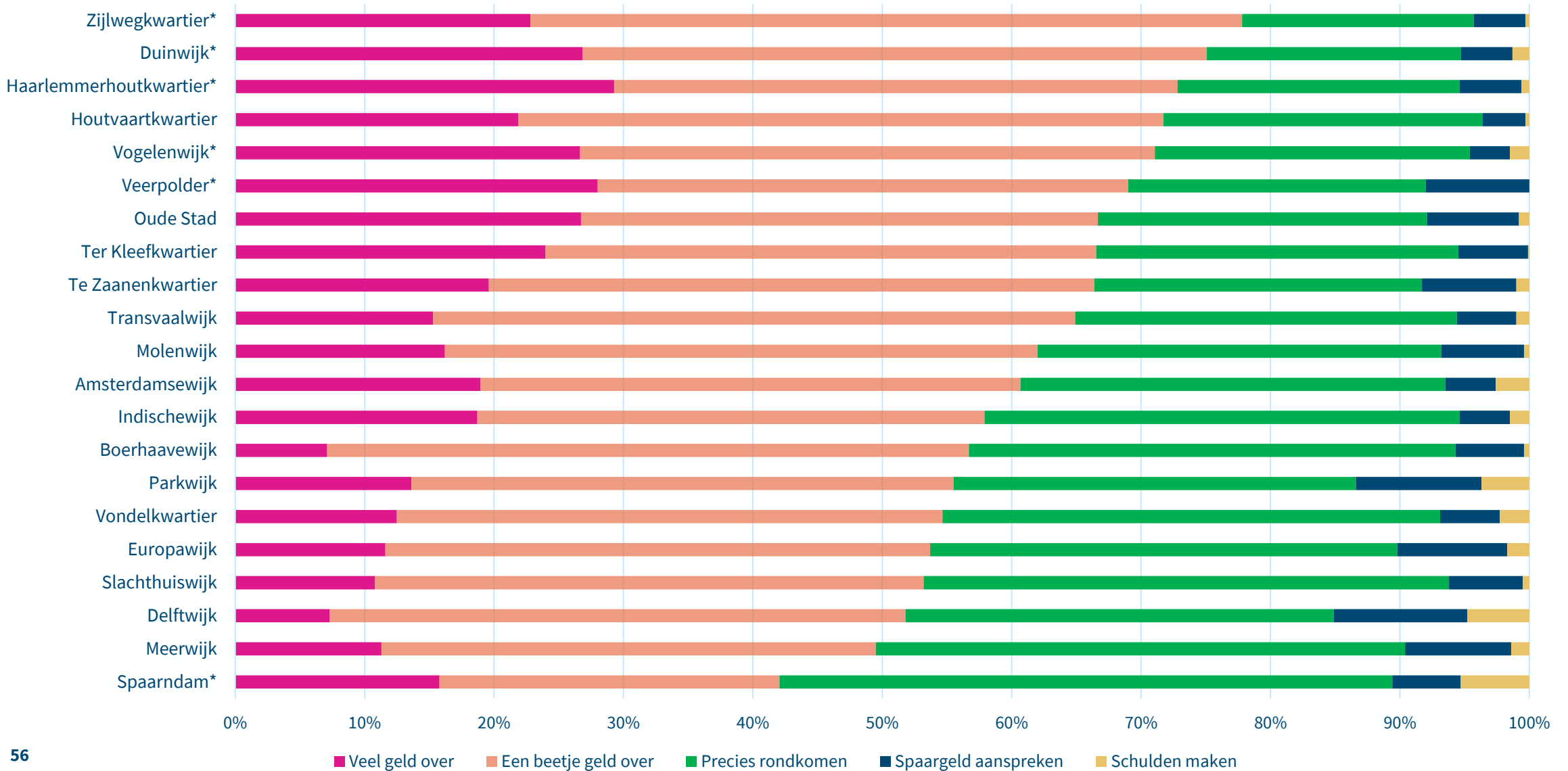
Resultaten van de vraag: Waar parkeert u uw auto('s) meestal?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar wijk



Resultaten van de vraag: Hoe is de financiële situatie van uw huishouden op dit moment?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar wijk



Bijlage C. Kwalitatieve analyse keuzetaak: wat vinden inwoners belangrijk in de stad?

Sleutel voor de frequentie van argumenten:

- onder de 5% aandeel van alle argumenten van een optie = ★
- 5-10% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★
- 10-15% aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★
- 15-20% van de argumenten aandeel van alle argumenten van een optie = ★★★★
- meer dan 20% van de argumenten = aandeel van alle argumenten van een optie ★★★★★

Argumenten over: Het is makkelijk om lopend of op de fiets bij belangrijke plekken te komen. Bijvoorbeeld bij de supermarkt of basisschool.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Hierdoor zullen mensen eerder lopen of fietsen in plaats van autorijden (wat beter is voor het milieu)	★★★★	"Moet heel makkelijk zijn, vergroot de kans dat mensen hiervoor kiezen ipv de auto te pakken."
Goede stoepen en fietspaden (naar belangrijke plekken) zijn een basisvoorziening	★★★★	"Goede fietspaden, oversteekplaatsen en parkeerplaatsen voor fietsen zijn een must."
Lopen en fietsen zijn gezond/goed voor het welzijn	★★★★	"Ik hecht aan een stad waar de nadruk ligt op gezonde manieren van voortbewegen."
Een plek om fietsen te parkeren is bij belangrijke plekken gewenst	★★★	"Ik ben voorstander van verplaatsen per fiets of voet, zeker in de eigen buurt en binnenstad. Er moet ook voldoende parkeerruimte zijn voor fietsers (denk aan station Haarlem waar je soms je fiets niet kwijt kunt)."
In Haarlem is al een goede bereikbaarheid lopend en met de fiets (naar belangrijke plekken)	★★★	"met fiets of lopend kom je overal in de stad. ik woon er mijn hele leven en heb hier nooit problemen mee gehad."
Haarlem zou een prima stad om te lopen en te fietsen moeten zijn	★★	"De compacte aard van Haarlem leent zich bij uitstek voor lopen, fietsen of het openbaar vervoer. Dit zou blijvend gestimuleerd moeten worden."
Lopen en fietsen zijn goed voor het milieu	★★	"Het is fijn als je op de fiets je boodschappen kan doen en niet de auto hiervoor hoeft te gebruiken. Goed voor het milieu en goed voor de gezondheid."
Zorg dat het ook veilig is (voor kinderen) om te lopen of fietsen naar belangrijk plekken	★★	"Het moet veilig zijn om fietsend of lopend ergens te komen waar je wil zijn."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Het goed kunnen bereiken van belangrijke plekken lopend of met de fiets stimuleren deze vervoerswijzen	★	"Veiligheid in het verkeer is altijd belangrijk. Lopen en fietsen kan gestimuleerd worden (boven autogebruik) door belangrijke plekken makkelijk bereikbaar te maken."
Een goed ov-netwerk hoort ook bij het stimuleren van lopen en fietsen	★	"Als je wilt dat mensen minder snel de auto pakken, moet dit beter geregeld worden (bredere fietspaden, meer fiets parkeerplekken). Beter openbaar vervoer hoort hier ook bij (is nu niet goed genoeg, zie eerder antwoord)."
Onderhoud van stoepen en fietspaden is van belang	★	"Op dit moment zijn de stoepen en wandelpaden het stiefkind in onderhoud. Te smal - zeker met parkeerdruk van fietsen en auto's. Zigzaggend en struikelend verplaats ik mij toch vooral te boet door Haarlem, omdat het gezond is en ik me op de fiets helemaal onveilig voel. Bij melden wordt er wel gerepareerd, maar actief onderhoud ontbreekt. Door het veelvuldig openen van de stoepen voor leidingwerk en slordige herbestrating wordt het steeds riskanter."
Hetzelfde geldt voor de auto, daarmee moet je ook makkelijk op belangrijke plekken kunnen komen	★	"als je veel boodschappen moet doen is het wel fijn om daar dichtbij te kunnen komen met de auto."
Voor bij basisscholen zouden auto's meer geweerd moeten worden	★	"Voor bij basisscholen, hier zouden auto's van ouders die hun kinderen brengen meer geweerd moeten worden."
Het is dan wel belangrijk dat belangrijke plekken op fiets- en loopafstand zijn	★	"Hoe dichterbij iets in de buurt is hoe sneller de fiets wordt gepakt of ga je lopend."
Het verlengt de zelfstandigheid van ouderen	★	"klopt, dat verhoogd de leefbaarheid en zelfstandigheid van vooral ouderen die langer thuis blijven wonen."



Argumenten over: De stad is groen. Er zijn veel bloemen, bomen en planten te zien.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Groen is goed voor de fysieke en mentale gezondheid (welzijn)	★★★★★	"Groen maakt iedereen blij en gezond."
Groen zorgt ervoor dat de stad klimaatbestendig is/ ook in de toekomst leefbaar is (want groen vangt regen op en geeft schaduw tegen de hitte)	★★★★★	"Parken, bomen en bloemen zijn cruciaal voor de leefbaarheid van de stad. Er zijn genoeg onderzoeken die de positieve effecten van groen op het welzijn van de mens aantonen. Daarbij helpt groen ook om water vast te houden en bieden bomen schaduw."
Groen zorgt voor een prettige en mooie leefomgeving	★★★★★	"Groen vind ik zeer belangrijk, het geeft charisma aan de stad en zorgt voor een goed stadsbeeld ipv veel hoogbouw en nieuwbouw."
Groen is goed voor de biodiversiteit in de stad	★★★	"Nu de biodiversiteit vreselijk onder druk staat moeten we alles op alles zetten om juist ook de stad geschikt te maken voor planten, insecten, vogels, etc. En het is bewezen goed voor het geestelijk welzijn om veel groen in je directe omgeving te hebben."
In Haarlem kan er meer groen bij	★★	"there should be more green along the streets, what happening in Jan Straat should happen also elsewhere."
Er is al veel groen in Haarlem (en dat moet zo blijven)	★★	"Haarlem is behoorlijk groen, houden zo."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Zorg ervoor dat het groen een aantrekkelijke, goed onderhouden plek is	★★	"Wat is dit een grap? Wat we hebben wordt niet eens fatsoenlijk verzorgd. Burgers en gemeente zelf vernietigen alles."
Groen is goed, maar niet ten koste van parkeerplaatsen als de parkeerdruk hoog is	★★	"Ja, in wijken mag veel groen zijn. Maar in wijken met grote parkeerdruk niet ten koste van parkeerplaatsen. Kijk hier naar andere oplossingen zoals gevel tuintjes stimuleren."
Groen is belangrijk	★	"Groen & natuur zijn belangrijk en gewoon onmisbaar voor de stad."
Een groene omgeving motiveert om naar buiten te gaan	★	"Veel ruimte voor groen in de straat zoals plantenbakken, etc. Wederom goed voor het milieu en gezondheid. In de straat vindt er meer samenwerking plaats om dit te verzorgen. Dit is een belangrijke stimulans voor mensen met elkaar in contact te komen en bevordert de sociale cohesie die we steeds meer nodig hebben gezien o.a. de veroudering van de bewoners."
In elke wijk moet er groen zijn (in sommige wijken is nu weinig groen)	★	"Belangrijk dat er ook genoeg groen in de wijk is wat je kunt opzoeken."



Argumenten over: Mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Zorg dat mensen met mindere mobiliteit (zoals ouderen, mindervaliden en gezinnen met kinderen) dichtbij kunnen parkeren	★★★★★	"Als je nog een eind moet lopen is dat ook wel onhandig vooral voor mensen met kinderen of ouderen."
Met name van belang dat er dichtbij huis geparkeerd kan worden	★★★★★	"Vooral in woonwijken vind ik het parkeren belangrijk in een centrum parkeren in parkeergarage of met de fiets bereikbaar."
Zorg voor goede alternatieven van de auto, zoals een goed ov-netwerk, deelvervoer en stimuleer fietsen (als parkeren voor de deur niet kan)	★★★★	"Publieke parkeerplekken of parkeergarages, eventueel ondergronds, belangrijk. Vooral ook omdat het openbare vervoer tekort komt. Niet alle ouderen nemen de fiets."
De huidige situatie laat te wensen over, er is een hoge parkeerdruk	★★★	"Ik woon zelf in de oude stad en moet nu al 3 straten verderop parkeren, maar heb mijn auto wel nodig. Moet vaak zoeken naar een parkeerplaats."
Zorg dat ondernemers de stad wel dichtbij kunnen hun bestemming parkeren (zoals klusbedrijven en thuiszorg) en kunnen laden en lossen	★★★	"Voor mensen die minder mobiel zijn vinden we dit belangrijk. Mensen die speciale opdrachten hebben en daarvoor spullen nodig hebben idem (thuiszorg, klusbedrijven etc.) maar voor forensen en dagjesmensen kan dit anders. Mijdt het centrum met de auto door deze minder toegankelijk te maken voor deze laatste twee doelgroepen."
Voor een bezoek aan het centrum (van dagjesmensen/toeristen) zouden parkeergarages gestimuleerd moeten worden	★★	"Voor bewoners is dat belangrijk, voor toeristen en dagjesmensen kunnen naar een van de parkeergarages."
Een klein stukje lopen is oké en gezond	★★	"Dichtbij is +-5 minuten lopen. Dichtbij wil niet zeggen voor de deur."
Voor in- en uitladen van zware spullen (zoals boodschappen) is het prettig de auto dichtbij te kunnen parkeren	★★	"Minder valide mensen en /of sommige boodschappen zijn gebaat bij vervoer in auto."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
De auto dichtbij kunnen parkeren zorgt voor gemak	★	"Dit is heel prettig en kan het leven prettig en gemakkelijk maken. Wel is het ondergeschikt aan leefbaarheid en groen."
Een tweede auto of meer en busjes mogen verder weg geparkeerd worden	★	"Teveel werkbusjes worden bij hun woning in woonstraten geparkeerd. Soms wel 5 stuks vanuit 1 woning. Ook worden in woonstraten daardoor het woongenot sterk aangetast."
De situatie moet zo blijven als deze nu is	★	"Belangrijk In de Indische buurt noord gaat het heel goed Altijd plek Goed dat er geen betaald parkeren is Absoluut zo houden."
De auto dichtbij kunnen parkeren geeft een veiliger gevoel	★	"Niet prettig om nog een stuk te moeten lopen naar de plaats van bestemming met al die hangjeugd tegenwoordig nog op straat."
De auto dichtbij kunnen parkeren zorgt voor vrijheid/onafhankelijkheid	★	"Mn daar waar je woont niet je kunnen parkeren. Het hebben, rijden en parkeren is ook een vorm van vrijheid die je niet met allerlei hoge kosten of vergunningen of beperkingen van bewoners kan afnemen."
De auto dichtbij kunnen parkeren is belangrijk	★	"Zeer belangrijk."
Huidige parkeertarieven zijn hoog	★	"Ja, maar het wordt een duur dagje shoppen. Parkeren mag geld kosten maar is vaak TE duur."
Het is belangrijk dat consumenten ondernemers goed kunnen bereiken	★	"Omdat bedrijven en winkel steeds meer sluiten omdat je er niet kan komen of duur parkeren en dan bestellen mensen online."
Denk aan voldoende parkeerplaatsen bij nieuwbouw	★	"In woonwijken moeten voldoende parkeerplekken zijn, deels voorzien van laadpunten. Ook zal bij nieuwbouw moeten worden opgenomen dat parkeerruimte gebouwd moet worden om de omgeving te ontlasten."



Argumenten over: Iedereen voelt zich veilig in het verkeer.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Veel hardrijdende (elektrische) fietsen en fatbikes zorgen niet voor een gevoel van veiligheid	★★★★★	"Ik voel me met mijn kind niet altijd veilig, bijvoorbeeld als er elektrische (opgevoerde) fietsen langs racen op het fietspad. Fatbikes en andere te snelle fietsen moeten worden verboden op het fietspad."
De inrichting van straten zou overzichtelijk en veilig moeten zijn voor alle weggebruikers (en daarvoor is ruimte nodig zoals bij gescheiden fietspaden)	★★★★★	"Veiligheid in het verkeer is belangrijk, bredere en overzichtelijke rijbanen maken. Vrij liggende fietsstroken zijn veel veiliger welke naast de auto rijbanen worden gelegd."
Onveilig gedrag in het verkeer moet worden tegengegaan	★★★★★	"30 km rijden op de Eksterlaan beter handhaven, is nog steeds een snelweg, als ik 30 rijd wordt er doorgaans naar mij getoeterd of krijg ik een vervelend handgebaar."
Er zijn nu punten in het verkeer die niet veilig zijn	★★★	"Spreekt voor zich dat dit belangrijk is. Ik voel mij als fietser enorm onveilig bijvoorbeeld op het kruispunt Oudeweg/Spaarneweg als alle fietsers tegelijk mogen rijden. Ik hoop dat dit signaal wordt opgepakt en dat hier iets aan gedaan wordt."
Verkeersveiligheid is belangrijk	★★★	"Het wordt drukker en is het prettig als iedereen zich veilig voelt."
Ook kinderen, ouderen en mindervaliden moeten zich veilig voelen in het verkeer	★★	"Het is belangrijk dat je veilig kunt bewegen in en rondom de stad, met name voor kinderen en mensen met beperkingen."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Je veilig voelen in het verkeer moet vanzelfsprekend zijn	★★	"Als je als stadsbewoner onveilig voelt in het verkeer, houdt het naar mijn idee op. Dan is de Gemeente wel heel erg fout bezig. Overigens voel ik mij persoonlijk veilig..."
Te veel drukte in het verkeer zorgt voor onveiligheid	★★	"If we are not careful we run the risk of an unbalance of users of our city; too many bikes is the same as too many cars etc."
Gevoel van veiligheid in het verkeer ontbreekt nu	★	"Nee, vaak genoeg als voetganger van de stoep gefietst of bijna aangereden door een automobilist die de stoep meeneemt bij het inparkeren."
Drukke door auto's zorgt voor onveiligheid andere weggebruikers	★	"Autoverkeer in de stad creëert gevaarlijke situaties voor voetgangers en fietsers- vooral in de oude stad."
Straten moeten door de gemeente goed onderhouden worden	★	"De autowegen, fietspaden en stoep moeten door de gemeente goed onderhouden worden."



Argumenten over: Kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Buitenspelen is gezond en bevordert sociaal contact	★★★★★	"Kinderen hebben beweging nodig voor hun ontwikkeling buitenspelen met andere kinderen is van belang. Weg bij de beeldschermen."
Ruimte voor kinderen om buiten te spelen is belangrijk	★★★★★	"Buiten spelen is onontbeerlijk voor de ontwikkeling van kinderen."
Het is belangrijk dat kinderen veilig kunnen spelen (speelplekken of straten zijn nu vaak onveilig)	★★★★★	"Er zijn mijn inziens veel te weinig plekken waar kinderen veilig buiten kunnen spelen in hun eigen omgeving."
In Haarlem zijn er relatief weinig (leuke) plekken om buiten te spelen/mag er meer ruimte zijn om buiten te spelen	★★★	"Kinderen kunnen nu alleen terecht op smalle stoepen waar ook vaak auto's met 2 wielen op geparkeerd staan, waar klike's staan, fietsen, bloembakken etc. Verder zijn de meeste speeltuintjes saai en de parken (bv de Hout) nodigen niet uit tot huttenbouwen en van de paden af mag daar ook niet. Ze kunnen eigenlijk dicht bij huis nergens echt leuk spelen."
Meer speelruimte betekent niet alleen maar speeltuinen, maar kinderen kunnen ook spelen in het groen, op straat of op een schoolplein	★★★	"Er zijn genoeg speeltuinen en als de parken opgeknapt worden en bv de max snelheid in woonwijken wordt aangepast, dan is er ook meer speelruimte."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Er zijn genoeg plekken voor kinderen om te spelen	★★★	"Ja in bijna iedere woonwijk zijn speelpleinen, en de bekende trapveldjes van Johan Cruyff foundation geplaatst, en ook met name het Teylerplein worden sport en spel activiteiten georganiseerd en er zijn parken die zijn verloederd en kunnen wel worden opgeknapt."
Meer ruimte om buiten te spelen nodigt ook uit om buiten te gaan spelen	★★	"Kinderen zitten teveel binnen, meer stimuleren naar buiten door meer geschikte plekken daarvoor."
Speeltuinen moeten goed worden onderhouden en aantrekkelijk	★	"De speeltuinen zijn verspreid maar flink verouderd. Hier mag best wat meer geld naar toe."
Zorg voor speelplekken voor kinderen van alle leeftijden	★	"Voor de kleintjes wel maar voor de wat oudere is er niks."



Argumenten over: Haarlem is goed toegankelijk. Bijvoorbeeld voor mensen met een rolstoel, of kinderwagen. En voor mensen die blind zijn.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Stoepen staan nu vaak vol met fietsen, auto's of groen (etc.) en zijn daardoor niet toegankelijk voor iedereen	★★★★★	"Nee verschrikkelijk. Ik moet regelmatig op de weg gaan lopen met mijn kinderwagen omdat er een auto in de weg staat of iemand een grote plantenbak, fiets of bank voor de deur heeft staan."
Haarlem moet een inclusieve stad zijn	★★★★★	"Haarlem moet voor iedereen toegankelijk zijn, een inclusieve samenleving waarin we niemand buitensluiten."
Belangrijk dat mensen in een rolstoel, of met kinderwagen en mensen die blind zijn zich goed kunnen bewegen in de stad	★★★★★	"Het gevaar bestaat dat bij het opstellen van plannen voor de publieke ruimte min of meer onbewust de lichamelijke gezonde mens als uitgangspunt wordt genomen. Ik meen dat we als samenleving juist ook een verantwoordelijkheid hebben voor die medemensen voor wie het zich bewegen door de openbare ruimte een hele opgave is."
Het moet vanzelfsprekend zijn dat Haarlem goed toegankelijk is	★★	"Lijkt mij logisch dat dit op orde moet zijn."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Haarlem is al (redelijk) toegankelijk voor iedereen	★★	"Ik heb ervaren hoe fijn het is om goed en onbelemmerd met een kinderwagen rond te lopen in Haarlem. Dit ging mij goed af, en het zou fijn zijn als dat voor andere ouders in elk geval op hetzelfde niveau blijft."
De toegankelijkheid van Haarlem voor mensen in een rolstoel, of met kinderwagen en mensen die blind laat nu te wensen over (omdat stoepen te smal zijn)	★★	"Inclusiviteit is belangrijk. Met name in het haarlemmerhoutkwartier is de wijk rondom de churchill laan slecht bewandelbaar met een rolstoel. In deze wijk staat ook een speciaal onderwijs school voor kinderen met o.a. een lichamelijke beperking die daar nu genoodzaakt zijn om over straat te gaan met de rolstoel aangezien de stoep niet bereikbaar is voor hen."
Onderhoud de stoepen goed, denk aan kuilen	★	"Goed onderhoud van de infra (losse stoeptegels, gaten in wegdek, niet werkende signalering fietsen bij stoplichten etc.) is eveneens cruciaal om toegankelijkheid te borgen."
Een goed ov-netwerk draagt bij aan de toegankelijkheid van Haarlem	★	"Mensen met een beperking moeten ook naar de stad kunnen (hangt ook van openbaar vervoer af)."



Argumenten over: In Haarlem kunt u snel met de auto op de goede plek komen.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Dit is minder belangrijk als bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers en die van het ov op orde is en wordt gestimuleerd	★★★★★	"Als het OV goed geregeld wordt, is de auto van minder belang. Zeker in het centrum is de auto minder relevant. Maar als je ver in Noord woont, is het soms toch sneller met de auto. Het OV is een stuk minder frequent dan een aantal jaar geleden, waardoor ik vaker de auto pak."
De bereikbaarheid met de auto in Haarlem is op dit moment (soms) niet goed (door de drukte)	★★★★★	"Nu al vaak niet mogelijk. De vele stoplichten kosten heel veel reistijd. Door de binnenstad rijden kost veel tijd. Niet alles is goed bereikbaar, dus omrijden. Zijn keuzes en veel kan op de fiets. Dit hoort bij de binnenstad. Zorg wel voor goede hoofdroutes en knijp deze niet af."
Haarlem moet met de auto goed bereikbaar zijn degene waar andere vervoersmiddelen dan de auto geen optie voor zijn (zoals voor mindervaliden en ouderen)	★★★★★	"Aangezien ik slecht ter been ben is het voor mij belangrijk met de auto op de juiste plek te kunnen komen."
Een goede bereikbaarheid Haarlem in en uit is gewenst	★★	"Belangrijker is om in- en uit Haarlem te komen. Eenmaal in Haarlem is het meeste wel per fiets te doen om op de juiste plek te komen."
De bereikbaarheid moet zo zijn dat omrijden niet nodig is	★★	"Haarlem blokt alles wat auto is en dat maakt er een puinhoop van! Het Spaarne 1 richtingsverkeer maken was een grote fout. Ipv met een paar tellen op en neer moet je nu verplicht een lange ronden door Haarlem maken om terug te komen."
De bereikbaarheid met de auto in Haarlem hoeft niet snel te zijn	★★	"Er moet doorstroming zijn natuurlijk. de beoogde 30km zal de stad leefbaarder maken maar we moeten niet willen overal met de auto te kunnen komen. Dit zal de stad leefbaarder en prettige maken."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Een goede bereikbaarheid is gewenst	★★	"Een goede doorstroom is fijn en maakt reistijd meer voorspelbaar. Daarnaast voorkomt het drukte en overlast."
De bereikbaarheid met de auto in Haarlem is al goed	★★	"Het is nooit erg druk in de stad met verkeer. Nauwelijks files of opstoppingen."
Voor de woonplek moet goed bereikbaar zijn met de auto	★★	"Woonplek moet bereikbaar zijn. Ook voor bezoek. Die moeten de mogelijkheid hebben betaalbaar te kunnen parkeren. Niet iedereen kan met het OV reizen."
Bereikbaarheid met de auto naar noodzakelijke voorzieningen (zoals supermarkten en ziekenhuizen) moet op orde zijn	★★	"Doorstroming is belangrijk voor die zaken, die niet 'op loopafstand' liggen, of die niet op de fiets te realiseren zijn. Bv. de bouwmarkt, grof vuil etc. Stagnatie in het verkeer levert niet alleen irritatie en agressie op, maar ook veel lucht en geluidsvervuiling voor de bewoners rondom de stagnerende wegen."
Door stoplichten is de doorstroming minder	★	"Vaak stoplichten tegen erg jammer, weinig tot geen groen golven meer."
Handig maar niet belangrijk(er) (dan een gezonde leefomgeving)	★	"Handig maar ondergeschikt aan gezonde leefomgeving."



Argumenten over: De stad is een goede plek voor sociale activiteiten en ontspanning. Bijvoorbeeld met genoeg plekken om te zitten of te picknicken.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Draagt bij aan het creëren van een leefbare stad	★★★★★	"een leefbare stad heeft ontmoetingsplekken nodig - op die manier kunnen mensen in buurten elkaar weer leren kennen en samen dingen ondernemen in het publieke domein."
Goed voor de sociale cohesie	★★★★	"Evident beter voor het gemeenschapsgevoel"
Draagt bij aan het creëren van een bruisende en gezellige stad	★★★★	"Zorgt voor levendigheid in de stad waar veel mensen zich thuis voelen"
Er zijn al genoeg plekken om te ontspannen en elkaar te ontmoeten	★★★	"daar hebben we ook genoeg plekken voor (de Hout, Reinaldapark, Veerplas, Noorder sportpark)."
Van belang dat er meer mogelijkheden zijn om samen te ontspannen en elkaar te ontmoeten (en er zijn nu weinig plekken)	★★★	"Er zijn nu te weinig plekken om te zitten ook als je kijkt naar de vergrijzing van onze mede Haarlemmers."
Het is belangrijk dat mensen buiten tijd kunnen doorbrengen (juist ook mensen zonder balkon of tuin)	★★★	"Niet iedereen heeft een tuin of geschikt balkon, tevens gelegenheid om mensen te ontmoeten."
Draagt bij aan het creëren van ruimte en het tegengaan van drukte in de stad	★★★	"Haarlem wordt steeds voller gebouwd met weinig ook voor ontspanning. Woonwijken worden steeds meer wijken om te wonen zonder mogelijkheden om elkaar te ontmoeten. Dit moet ook in de regels opgenomen worden, nu zijn sociale activiteiten organiseren heel moeilijk door bestaande regels."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Dit gaat samen met groen in de stad	★★	"Dit helpt ook met het vergroening van de stad."
Zorg wel dat overlast (van hangjongeren en zwerfafval) wordt tegengegaan	★★	"Er zijn her en der bankjes e.d. echter te weinig prullenbakken erom heen, zodat er zwerfvuil is."
Geef deze ruimte op verschillende manieren vorm (denk aan bankjes, stadsparken en ruimte in de straat)	★	"Trappen aanbrengen op de taluds van bijv. de grachten en singels zodat niet alleen betaalde horeca buitenzitplaatsen biedt maar ook de openbare ruimte."
De woonomgeving moet een stres verlagende plek zijn/een plek waar mensen kunnen ontspannen	★	"Stad moet aangenaam zijn. Mensen zijn al te veel gestrest. De stad mag uitnodigen tot ontspanning i.p.v. nog meer stress opleveren."
Dit gaat eenzaamheid tegen	★	"Plekken waar mensen buiten samen kunnen zijn, helpt mensen minder eenzaam te zijn."
Zorg dat deze plekken toegankelijk en aantrekkelijk zijn en goed worden onderhouden	★	"Parken moeten toegankelijk zijn en goed onderhouden worden."



Argumenten over: Haarlem moet minder overlast hebben als er veel regen valt of als het heel droog is.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Belangrijk dat er aandacht is voor wateroverlast en droogte om de stad leefbaar te houden in de toekomst	★★★★★	"Dit is met name belangrijk voor de leefbaarheid in de toekomst."
Het is belangrijk om nu maatregelen te treffen om problemen door klimaatverandering in de toekomst te voorkomen	★★★★★	"Met de klimaatverandering zal dit de komende jaren steeds meer een rol spelen, dus het verstandig om daarop te anticiperen. Bomen en planten kunnen daarbij helpen."
Op dit moment zijn er weinig tot geen problemen met wateroverlast of droogte	★★★★★	"Ik ervaar nooit 'overlast' van water of van droogte."
Goede afwatering laat soms te wensen over (door het vele beton/stenen)	★★★★	"Vooral bij natheid is het merkbaar dat veel verouderde straten snel blank komen te staan. Wat zorgt voor de nodige onveiligheden."
Niemand wil overlast door regenwater of droogte	★★	"Overlast wil niemand toch."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Er is meer ruimte nodig tegen wateroverlast en droogte	★★	"Haarlem is een risico gebied als het gaat om watermanagement. Wat mij betreft minder wegen en meer groen."
Groen en ruimte voor water vormen een belangrijke oplossing tegen wateroverlast en droogte	★★	"Een paar wadi's zijn goed maar, dan kan ook parallel aan de parkeerplaatsen."
Het weer is onzeker	★	"Dit kun je helaas niet altijd tegen houden, we zijn soms overgeleverd aan de weergoden. Dat gezegd te hebbende, voorkomen is wel beter dan genezen. Dus wel maatregelen treffen."
Onderhoud van huidig groen en waterafvoer is van belang voor opnemen/afvoeren water	★	"Eens. Onderhoud aan grasvelden etc. mag ook meer. Vaak veel zandplekken wat uithard en geen water opneemt."
In Haarlem zijn al veel buffers/is al veel groen	★	"Dit lijkt me een taak voor de waterschappen. In Haarlem bij mijn weten weinig overlast. Op veel plaatsen al buffers gemaakt."



Argumenten over: De stad heeft veel ruimte om makkelijk en prettig te sporten en bewegen.

Waarom geven deelnemers punten aan deze waarde?

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Bewegen is belangrijk en gezond	★★★★★	"Sport en beweging = essentie van een gezonde levensstijl."
Sporten en ontspannen zijn belangrijk voor het welzijn van inwoners	★★★★★	"Ter ontspanning en fysieke en mentale gezondheid."
Parken of groengebieden zijn goede plekken om in te sporten en te recreëren	★★★★★	"Wederom een oplossing voor meerdere problemen: groene buitenruimte om in te sporten en bewegen levert ook mogelijkheden op voor wateropvang, biodiversiteit en is goed tegen hitte stress in de stad."
Het is van belang dat Haarlemmers dichtbij hun huis in de stad kunnen sporten (en niet alleen aan de rand)	★★★	"Sport en beweging is belangrijk en leuk. Hoe dichterbij huis, hoe beter (dan hoeft men niet met de auto naar de sportschool)."
Het stimuleren en faciliteren van sporten en bewegen leiden naar een gezonde stad	★★★	"Te weinig bewegen is onderhand een volksziekte geworden. Je kunt dit tij alleen maar keren door meer te bewegen en daarvoor ook de ruimte te maken."
Er zijn nu genoeg mogelijkheden voor het beoefenen van verschillende sporten	★★★	"Genoeg sport vestigingen met verschillende mogelijkheden."
In Haarlem zijn nu niet veel mogelijkheden om te sporten en recreëren	★★★	"There are 3 parks within the municipality where you can run and that is basically it."

Argument	Frequentie	Illustratieve quote
Denk niet alleen maar aan voetbalvelden of sporttoestellen, maar ook aan mensen die graag bewegen in de vorm van fietsen en wandelen	★★	"Bewegen is goed voor je hoofd en je lijf. Maar kijk verder dan voetbalvelden, denk ook aan mensen die niet kunnen sporten maar wel graag buiten zijn."
Sporten en bewegen zijn een tegenhanger van de drukte in de stad en daardoor wenselijk	★★	"Ik ervaar de stad als steeds voller met meer mensen en meer gehaastheid, ruimte om buiten te sporten is een goede tegenhanger."
Onderhoud de huidige plekken om te sporten en bewegen goed	★	"Er zou genoeg ruimte zijn maar er is te veel dat niet word bij gehouden of gesloopt."
Sporten en bewegen hoeven niet in de Haarlem, maar kunnen ook buiten de stad	★	"Is niet zo belangrijk IN de stad, omdat Haarlem prima voorzieningen heeft OM de stad."
Zorg dat sporten veilig kan	★	"Er zijn genoeg sport verenigingen. Mensen kunnen ook in parken sporten. Maar zodra er overal sporters opduiken wordt de veiligheid automatisch minder voor iedereen. Wielrenners en hardlopers op het fietspad bijvoorbeeld zijn nou niet echt bevorderend voor de veiligheid."
Sporten en bewegen in de openbare ruimte is goedkope manier van bewegen	★	"Gezondheid en niet duur lekker buiten."



**Bijlage D.
Kwalitatieve analyse
keuzetaak: waar
willen inwoners dat
er ruimte voor is in
hun buurt? -
Argumenten per optie**

Wandelen in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte / ruimte zo houden

- Er zijn genoeg groene plekken buiten de buurt om te kunnen wandelen, of je kan wandelen door de stad.

"Wandelen kan overal...in de straten van de stad, in de parken en op het strand. In Haarlem is er genoeg wils voor iedereen. Soms moet je er even voor om, maar dat is toch niet zo erg...je kan niet alles 'om de hoek hebben'."

- Wandelen kan altijd, er is niet veel ruimte nodig om te kunnen wandelen

"Voor wandelen is altijd ruimte, hoef je niks voor te doen."

- Er is (meer dan) genoeg ruimte om te wandelen in de buurt

"Er is meer dan voldoende ruimte om te wandelen. Er zou best wat vanaf kunnen zonder dat mensen daar erg in hebben. Zo kan er meer ruimte beschikbaar komen voor parkeerplekken en groen."

- Er zijn obstakels op de stoepen en daardoor is er te weinig ruimte. Hier moet iets aan gedaan worden, maar extra ruimte hoeft niet.

"Is op zich goed als fiets parkeren en auto parkeren niet meer op de stoep plaat vindt."

Ruimte zo houden / (veel) meer ruimte

- Wandelen is gezond en goed voor leefbaarheid. Goed om hier ruimte voor te hebben.

"Is belangrijk voor de cohesie in de buurt."

- Het kan iets beter. Maak meer aantrekkelijk paden om te gaan wandelen.

"Wandelmogelijkheden in het groen (Helsloot polder) zouden vrij gemakkelijk uitgebreid kunnen worden met een wandelpad in het weiland. Dit zou heel Haarlem Noord en Spaarndam ten goede komen."

- Er zijn obstakels op de stoepen (bakfietsen/fatbikes/foutgeparkeerde auto's) en daardoor is er te weinig ruimte en/of zijn stoepen niet toegankelijk.

"Stoepen weer vrijmaken voor voetgangers, nu staan overal auto's op de stoep."

- Wandelen in de buurt is niet aantrekkelijk (vanwege auto's)

"Vaak wandel je langs de auto's en straat."



Parkeren van fietsen in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte

- Veel mensen hebben eigen terrein waar fietsen geparkeerd kunnen/moeten worden.
"Iedereen kan de fiets voor de deur, achter of binnen zetten."
- Er is voldoende ruimte om fietsen te parkeren.
"Er is genoeg plek om de fietsen te stallen."
- Zorg ervoor dat mensen hun fiets parkeren op de daarvoor bestemde plekken.
"Bekeuringen uitdelen voor verkeerd neergezette fietsen/bakfietsen."
- Er hoeft geen ruimte te komen die speciaal voor het parkeren van fietsen is.
"fietsen kunnen gewoon op straat geparkeerd worden. al die dure fietsenstallingen zijn onnodig."
- Geparkeerde fietsen in de openbare ruimte zorgen voor overlast.
*"Smalle straten. Struikelen over geparkeerde fietsen."
"Het is verschrikkelijk, al die fietsen. Ze worden achteloos neer gesmeten."*

Ruimte zo houden

- Waar dat kan moeten mensen hun fiets op eigen terrein stallen.
"Mensen moeten eens leren om hun fiets op eigen terrein te parkeren helemaal die ellendige bakfietsen."
- Er is voldoende ruimte om fietsen te parkeren.
"Voldoende ruimte."
- Fietsen vormen obstakels op de stoep.
"Fietsen zijn momenteel de nieuwe plaag in de woonomgeving. Staan overal aan vastgemaakt (bomen, lantaarnpalen, brugleuningen etc.) ze hebben overal maling aan. Daarnaast blokkeren ze vaak de stoep door de manier van neerzetten, waardoor mensen met rollators, kinderwagens, rolstoelen er niet langs kunnen."
- Er zijn geen problemen met het parkeren van fietsen.
"Geen issues hier in onze wijk. Gaat prima zo."
- Het stimuleren van fietsen kan gebruik van de auto verminderen.
"Als je niet wilt dat de mensen met de auto gaan is het handig om plekken te hebben waar ze hun fiets kunnen neer zetten."
- Er moet meer gehandhaafd worden op zwerffietsen en illegaal geparkeerde fietsen, dan is er geen probleem met fietsen parkeren.
"Er is wel genoeg ruimte, maar er mag best wel wat meer gehandhaafd worden op wrakken."

(Veel) meer ruimte

- Fietsen vormen obstakels op de stoep.
"Vaak nemen fietsen ruimte in op het trottoir, waardoor je op de weg moet lopen, waar auto's kunnen rijden. Daarom zou ik liever zien dat er meer ruimte is voor fietsen."
- Als je de fiets (i.p.v. de auto) wilt stimuleren moet je parkeren faciliteren.
"als je mensen wilt motiveren om meer met de fiets te doen moeten ze hem ook veilig kunnen stallen."
- Zorg dat fietsen veilig/op een veilige manier geparkeerd kunnen worden.
"Zodat de fietsen niet de stoep blokkeren. En dat ze diefstal-veilig buiten kunnen staan. Er zijn veel huizen waar je geen fiets binnen kunt zetten."
- Er is weinig ruimte om de fiets te parkeren.
"Het is nu een jungle op de stoep. Iedereen parkeert z'n fiets overal en nergens omdat er veel te weinig fietsenrekken zijn. Het is toch heel raar dat er wel gezorgd wordt voor plek voor auto's, maar niet voor fietsen?"
- Door gebrek aan ruimte voor fietsen parkeren worden fietsen foutgeparkeerd, dat geeft overlast
"Nu overvolle fietsrekken, mensen zetten hun fiets / brommer / fatbike op de meest onhandige plekken. Trottoirs worden vaak geblokkeerd erdoor."



Parkeren van auto's in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte

- Veel auto's op straat maakt het straatbeeld minder aangenaam (dan bijvoorbeeld groen of speelruimte).
"De straten staan te vol met auto's. Weinig ruimte voor minder valide kansen, kinderen etc. Liever meer groen en betere voorzieningen om fietsen te stallen, liefst uit zicht, zodat de straten weer meer open zijn, wat naar mijn idee gevoel van veiligheid ten goede komt. En uitnodigender is om met elkaar in contact te komen."
- Stimuleer alternatieven van de auto zoals openbaar vervoer en deelvervoer
"Als we steeds de voorwaarden voor auto's en parkeren verbeteren, is er nooit een prikkel om carsharing of geen auto te overwegen."
- Autobezit moet worden teruggedrongen (met ov, deelvervoer, meer fietspaden etc.).
"Ik vind dat er teveel auto's zijn, zou heel graag steeds meer autodelers in de buurt en stad zien."
- (Geparkeerde) auto's zorgen voor overlast.
"Er staan veel te veel auto's op de stoep, vaak tot voorbij een straathoek. Ik kan soms mijn voordeur nauwelijks uit."
- Auto's kunnen in parkeergarages verderop worden geparkeerd (en daarmee niet tot overlast zijn in buurtwijken).
"Parkeergarages! Met name voor langdurig parkeren."

Ruimte zo houden

- Er is (nu nog) genoeg ruimte om te parkeren/geen (te) hoge parkeerdruk
"Auto's kunnen voor de deur geparkeerd worden, er is geen parkeerprobleem."
- Zorg dat diegene die de auto echt nodig hebben, zoals ouderen en zorgverleners, de auto dichtbij kunnen parkeren.
"Langer thuis wonen betekent ook dat de auto in buurt moet blijven. Want je moet zelf zolang mogelijk redzaam blijven. Zorg zoals thuiszorg en dokter ambulance en eigen vervoer is van levensbelang om ouder en hulpbehoevend door te kunnen leven."
- Het is goed als elk huishouden in ieder geval een auto dichtbij huis kan parkeren, andere auto's of bedrijfsbussen kunnen verder weg.
"Er staan te veel auto's in de straat, sommige burens hebben 4 auto's! Dit moet anders, ik kan mijn 1 auto nooit kwijt en moet met mijn kinderen én spullen dan ver lopen."
- Betaald parkeren en/of vergunningen gaan niets opleveren.
"In de vogelbuurt is geen parkeerprobleem. Betaald parkeren lost niets op. Slim omgaan met ruimte kan op zoveel manieren."
- (Geparkeerde) auto's zorgen voor overlast en dit moet worden gehandhaafd.
"Prima zo, meer handhaving op fout parkeerders op hoeken en stoepen."

(Veel) meer ruimte

- Doordat huishoudens meerdere auto's hebben, door bedrijfsbussen of doordat niet-bewoners ook parkeren is er vaker geen plek.
"De werknemers van bedrijven parkeren hier ook op de stoep. Daardoor is er onvoldoende parkeerplaats."
- Er zijn te weinig parkeerplekken voor bewoners.
"Er is niet genoeg parkeerplek voor bewoners op dit moment!!!"
- Op plekken waar nu groen is kunnen parkeerplekken gerealiseerd worden.
"Door de groene stroken die er iedere keer gemaakt worden komen er steeds minder plekken."
- De parkeerdruk die wordt ervaren is (te) hoog, vaak staat de auto ver weg van de woning.
"Drama vooral 's avonds nergens plek & zelf zorg dat ik voor 4 uur thuis ben zodat ik kan parkeren en 's avonds blijf ik thuis omdat ik weet dat er geen plek is."
- Ondanks de parkeervergunningen is er te weinig parkeerplek voor bewoners, wat niet zou moeten kunnen met vergunningen.
"Het parkeerbeleid in Haarlem is gewoon niet goed. Je betaald een vergunning om je auto te parkeren maar je moet bijna altijd verder parkeren dan in de omgeving van je woning [...]"
- Een auto vlakbij kunnen parkeren is soms noodzakelijk. Diverse redenen: met zware spullen, voor bezoekers, voor mensen die minder mobiel zijn, voor gezinnen.
"Steeds minder ruimte voor auto's - ook als je een parkeervergunning hebt - wonen helaas niet allemaal op loop of fietsafstand van ons werk - en er zijn ook mensen die slecht ter been zijn en gewoonweg een auto nodig hebben."
- Door de bouw van meer woningen komen er ook meer auto's bij.
"Er komen steeds meer mensen, dus meer auto's, dus meer parkeerplekken nodig."



Groen in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte / ruimte zo houden

- Er komen minder parkeerplekken als er meer groen komt.
"Totaal onbelangrijk en er is teveel. Dit moet echt verminderd worden om extra parkeerplekken te kunnen creëren."
- Er is (meer dan) genoeg groen in de buurt.
"Is echt heel veel groen overal."
- Niet in de buurt maar wel vlakbij is al veel groen.
"Met het Schoterbos, de Hekslootpolder, het Te Zanen park, de sportparken en plantsoenen is er genoeg groen in de buurt."
- Groen moet wel goed onderhouden worden.
"Heel veel groen weinig onderhoud vanuit de gemeente en veel ongedierte."
- Groen zorgt voor een aantrekkelijke leefomgeving.
"Fijn om te kunnen genieten van en ontspannen in een stukje natuur."
- Groen is belangrijk voor een leefbare buurt met het (toekomstige) klimaat.
"Het is mooi en helpt tegen hittestress."
- Er zijn al goede stappen gezet met het plaatsen van groen.
"Is goed, al mag het altijd meer. Maar er is al goede stappen gezet met de bomen in de wijk, etc."
- De stad is niet een plek voor groen
"Haarlem is een stad. Niet een park."

Ruimte zo houden / (veel) meer ruimte

- Hoe meer groen hoe beter.
"Er is nooit genoeg groen."
- Er is nu weinig groen in de buurt.
"Het is een tamelijk versteende buurt, er mag echt veel meer groen in."
- Groen is multifunctioneel
"Wandelen, samenkomen, groen, sporten en spelen kunnen op één plek geclusterd worden. Dit geeft plezier en kleur aan het leven."
- Groen zorgt voor een aantrekkelijke leefomgeving.
*"Vieze buurten hier soms, beetje kille sfeer."
"Waar groen is kunnen kinderen spelen, mensen sporten, mensen elkaar ontmoeten."*
- Groen is belangrijk voor het tegengaan van (gevolgen van) klimaatverandering.
"Bomen zijn noodzakelijk voor schaduw/afkoeling en wateroverlast voorkomen. Verder 'kleed het de stad goed aan' en maakt het aantrekkelijker om er te zijn als bewoner of toerist."
- Het is oké als er minder parkeerplekken voor auto's komen als er meer groen komt.
"Graag bijv. parkeerplaats aan 1 zijde waar reeds voortuinen zijn en aan zijde zonder voortuin meer groen plaatsen. Mooi straatbeeld maken en goed overwegen."
- Hoe meer groen hoe beter.
"Graag meer, altijd meer. Stoepen gebruiken voor groen. In de hele buurt wat meer bomen."
- Groen is goed voor de biodiversiteit.
"Voor mens en natuur. Behoud en stimuleren biodiversiteit. Versterken relatie mens natuur."



Sporten in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte / ruimte zo houden

- Sporten buiten de buurt of wijk is ook goed (hoeft niet in de buurt of wijk).
"Sporters kunnen zich makkelijker verplaatsen, dus ook buiten de buurt."
- Er zijn plekken genoeg om te sporten (in de buurt) (en dit moet zo blijven).
"Sporten kan bij een sportvereniging. Ik zie vooral hardlopers en dat kan op de stoep of paden in het park."
- Sporten hoeft niet in de openbare ruimte.
"kan in de sportparken, hoeft niet tussen de huizen en de auto's. Dat gaat toch moeilijk." "sporten kan ook elders, in de sportschool. hoeft niet perse buiten."
- Sporttoestellen die er nu staan worden weinig gebruikt.
"Er staan her en der apparaten. Die worden lang niet altijd gebruikt. Aanbod is voldoende zo."
- Bestaande ruimtes om te sporten worden gebruikt als hangplek, dat geeft overlast.
"Sporttoestellen worden vaker gebruikt als hangplek dan waar het voor bedoeld is."
- Ruimte om te sporten kan samengaan met groen.
"Kan samengaan met de vergroening en plekken voor sociale activiteiten. Specifieke ruimte voor buitensporten vind ik zonde van de ruimte die hier in de buurt is."
- Er moeten geen parkeerplekken weggehaald worden om te kunnen sporten.
"Kost parkeerruimte."

Ruimte zo houden / (veel) meer ruimte

- Goed voor welzijn en gezondheid van iedereen.
"De stad is om in te wonen, winkelen, spelen en te ontspannen (terrasjes, sporten, etc.). Vervoer is een middel om dit te doen, dat zou onderschikt moeten zijn aan de primaire doelen."
"Levenskwaliteit. Gezondheid van de inwoners."
- Aantrekkelijke, gratis en toegankelijke plekken om te sporten en bewegen stimuleren dit ook.
"Er ontbreekt ruimte om te sporten in de avond uren op locatie zonder dat je lid hoeft te zijn van bv sportclub. In de wintermaanden is t onvoldoende verlicht om te kunnen sporten."
- Ruimte om te sporten op straat zorgt voor een laagdrempelige en goedkope manier om te gaan sporten.
"Meer ruimte voor laagdrempelig sportmogelijkheden, veel mensen kunnen het niet meer betalen waardoor er al snel geen kans is om te sporten."



Kinderen kunnen spelen in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte

- Er zijn (meer dan) genoeg mogelijkheden voor kinderen om te spelen in de buurt.
"Nogmaals meer dan genoeg. En ze gebruiken het alleen in de zomer..."
- Er hoeft geen aparte ruimte gemaakt te worden, kinderen kunnen beter in een park spelen
"Hoeft niet altijd in een speeltuin. Met takken slepen en over boomstammen klauteren is ook leuk."
- Kinderen spelen tegenwoordig niet of minder buiten, dus daar hoeft ook minder ruimte voor te zijn.
"Wordt weinig buiten gespeeld."
- Meer ruimte voor kinderen om te spelen is in deze wijk niet gepast.
*"Daar is deze buurt niet geschikt voor."
"Ik woon in het Centrum. Ik heb het idee dat als je jonge kinderen hebt toch liever richting de rand van de stad wilt gaan wonen."*

Ruimte zo houden

- De ruimte die er nu is moet worden behouden.
"Belangrijk om deze ruimte te behouden en niet in te perken."
- Speelplekken moeten aantrekkelijk zijn voor alle leeftijden en goed worden onderhouden.
"Er moeten duidelijk speelplaatsen komen die specifiek voor een bepaalde leeftijdsgroep kinderen geschikt zijn. Speeltoestellen voor kinderen tot zeg 8-9 jaar. Trapveldjes voor kinderen van 10-15 jaar. Basketbalveldje voor jongvolwassenen inclusief hangplek."
- Spelen kan samengaan met groen (en schoolpleinen).
"Op de schoolpleinen, (sport)parken en plantsoenen is in Noord ruimte genoeg."
- Het gaat er met name om dat kinderen veilig kunnen spelen (op straat).
"De buurt is nu simpelweg gevaarlijk voor kinderen door de enorme hoeveelheid auto's en het asociale rijgedrag van veel automobilisten."

(Veel) meer ruimte

- Het is goed/belangrijk dat kinderen buitenspelen.
*"Heel belangrijk en goed voor de ontwikkeling."
"Kinderen moeten meer buiten zijn. Tegenwoordig zitten ze veel binnen. Maar het zal prima zijn als er meer speelgelegenheden zijn voor kinderen."*
- Er is weinig ruimte om te spelen in de buurt.
*"Nu heel weinig speelruimte in woonwijken."
"Te weinig fijne grote speeltuinen en teveel piepkleine met slechts enkele toestellen."*
- Het gaat er met name om dat kinderen veilig kunnen spelen (op straat).
"Ik heb kinderen van 3 en 5 die heel graag buitenspelen maar in de straat is er geen veilige ruimte voor omdat auto's op de stoep parkeren."
- Er mag meer ruimte komen voor kinderen om te spelen.
"Nooit genoeg, maar geldt ook voor jongeren."
- Onderhoud de speeltuinen goed en maak ze aantrekkelijk.
"Zorg dat de speeltuinen blijven en goed worden onderhouden."



Samenkomen in de buurt

Welke argumenten geven deelnemers voor hun keuze voor minder, evenveel of meer ruimte dan nu?

(Veel) minder ruimte / ruimte zo houden

- Samenkomen gaat samen met ander ruimtegebruik zoals meer groen en bredere stoepen.
"Dat lost zich op met meer groen, wandel en sport gelegenheid."
- Er is (meer dan) genoeg ruimte om samen te komen.
"Er is genoeg plek om samen te komen."
- Er is geen/weinig behoefte aan samenkomen in de openbare ruimte.
"ga lekker naar een bar"
"Dat kan ook in privé sfeer"
"Ik denk dat dit een utopie is, we hebben nu ook dit soort plekken, er komt praktisch niemand."
- Ander ruimtegebruik is belangrijker dan samenkomen.
"Had geen ruimte meer. Minst belangrijk."
- Ruimte om samen te komen geeft overlast.
"Helaas hebben wij iets vlakbij, overdag leuk maar 's avonds wordt dit hangplek voor jeugd die nergens anders naartoe kunnen en voor overlast zorgen door drank/drugs."
- Samenkomen is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente.
"Mensen komen op hun eigen manier wel samen. Daar hoeft de gemeente niet zoveel in te doen."

Ruimte zo houden / (veel) meer ruimte

- Vooral voor jongeren en ouderen moeten er meer plekken komen om samen te komen.
"Vooral voor jongeren en ouderen."
- Goed voor sociale cohesie en gaat eenzaamheid tegen.
"Vergroot de sociale cohesie, goed tegen eenzaamheid en daarmee tegen depressie, waardoor mensen gezonder blijven."
- Er zijn weinig plekken om samen te komen.
"hiervoor ken ik niet echt plekken heden."
- Er is behoefte aan plekken om samen te komen.
"Dit is de echte vreugde in het leven, en er zou meer ruimte aan moeten worden gegeven. Steden en dorpen in Frankrijk, en vooral in Spanje, hebben door de stad gecreëerde ruimtes waar mensen jeu de boules en tafeltennis kunnen spelen, of gewoon met vrienden een glas wijn kunnen drinken. In Haarlem is daar niet veel van - er zijn bijvoorbeeld geen bankjes op het grote plein, en hoewel er een speeltuin is, zou er ook iets voor volwassenen kunnen zijn."
- Het is belangrijk dat mensen kunnen samenkomen zonder gebruik te hoeven maken van de horeca (niet iedereen kan zich dat veroorloven).
"De ongebreidelde groei aan commerciële terrassen staan samenkomen op een niet commerciële manier (lees openbare zitgelegenheden) in de weg. Waar vroeger bankjes en fietsenrekken stonden vindt je nu alleen nog maar terrassen waar tegen betaling samen kan worden gekomen. Breng de verhouding commercieel en niet commercieel weer in balans. Bijvoorbeeld door om iedere boom een (ronde) bank te plaatsen. De bank die in de Jansstraat stond is verdwenen ..."
- Zorg ervoor dat deze plekken aantrekkelijk zijn.
"Meer gezellige bankjes of pleintjes etc. zou de stad meer maken."



Bijlage E. Analyse keuzetaak: waar willen inwoners dat er ruimte voor is in hun buurt? - per wijk

De wijken zijn onderverdeeld in de vijf stadsdelen:

- Centrum
 - Oude Stad
- Noord
 - Delftwijk
 - Indischewijk
 - Spaarndam
 - Ter Kleefkwartier
 - Te Zaanenkwartier
 - Transvaalwijk
 - Vogelenwijk
 - Vondelkwartier
- Oost
 - Amsterdamsewijk
 - Parkwijk
 - Slachthuiswijk
 - Veerpolder
- Schalkwijk
 - Europawijk
 - Boerhaavewijk
 - Molenwijk
 - Meerwijk
- Zuid-West
 - Zijlwegkwartier
 - Haarlemmerhoutkwartier
 - Houtvaartkwartier
 - Duinwijk

Oude Stad (Centrum)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Voor alle opties kiest een (iets) groter percentage van de deelnemers uit Oude Stad voor extra ruimte dan gemiddeld voor Haarlem gekozen wordt.
 - Voor groen kiest 41% van de deelnemers voor extra ruimte, tegenover 32% gemiddeld voor Haarlem.
 - Voor parkeren van fietsen kiest 32% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 22% van de deelnemers uit Oude Stad kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 21% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 36% van de deelnemers uit Oude Stad kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 44% reist met de auto naar het werk, dit is niet vaak vergeleken met andere wijken. 26% van de mensen reist met het OV naar het werk en 21% reist met de fiets naar het werk.
 - 72% ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is het meest van alle wijken.
 - 35% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. 41% geeft aan de auto elders in de buurt te parkeren.
- Samengevat: De ervaren parkeerdrukke in Oude Stad is erg hoog, maar er wordt door de deelnemers uit deze wijk niet veel vaker dan gemiddeld voor extra ruimte voor parkeren gekozen. Er wordt juist vaker dan gemiddeld gekozen voor minder parkeerruimte voor auto's. Dit heeft er vooral mee te maken dat wijkbewoners bezoekers willen weren, of willen dat zij in garages parkeren. Er wordt vooral voor groen gekozen omdat er weinig groen in het centrum is, maar groen het centrum wel aantrekkelijker en leefbaarder maakt. En hitte tegengaat. *Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.*



Oude Stad (Centrum)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen voor het parkeren van auto's in de buurt geven geregeld aan dat bezoekers van de binnenstad niet meer op straat zouden moeten kunnen parkeren, maar auto's van bewoners uit de wijk wel.

"Kunnen we de Vijfhoek (in mijn geval concreet de Gedempte Raamgracht, dus ik val niet onder het autoluwe stuk) niet afsluiten en enkel bewoners laten parkeren. Het is nu een 'dumpplaats' van Duitse campers en busjes van aannemers, ondanks de hoge parkeerkosten. Ik kan er zelf nooit parkeren. Ook wordt er hard gereden."

Ook wordt vaak genoemd dat het de voorkeur heeft dat auto's in garages worden geparkeerd in plaats van op straat.

"Ruimte is reeds beperkt in het Centrum, maar zou nog ietsje minder kunnen. Het is wel van belang dat er dan meer, en betere centrale parkeergelegenheden voor in de plaats komen."

"Ik sta in garage Houtplein, parkeerplek op de straat minder nodig, mits wel parkeerterrein ring stad. We moeten wel met de auto bij huis tijdelijk voor laden lossen kunnen staan."

Deelnemers die de ruimte zo laten geven vaak aan dat huidige situatie goed is en zo moet blijven. Soms is het druk met parkeren, maar dat hoort bij het centrum en is altijd al zo geweest. Niet iedereen vindt het een probleem om een stukje te moeten lopen. Wel geven diverse mensen aan dat er gezorgd moet worden dat diegene die de auto echt nodig hebben, zoals ouderen en zorgverleners, de auto dichtbij kunnen parkeren. En ook dat bewoners voorrang hebben op toeristen en bezoekers.

"Ik kan nu altijd meteen een plekje vinden in de vijfhoek. Als er plaatsen gaan verdwijnen maak ik me zorgen dat ik niet meer kan parkeren. Graag het aantal parkeerplaatsen behouden."

"Parkeer ruimte is schaars en er moet beter omgegaan worden met de ruimte die er is. Vergunning houders maken in verschillende wijken en toeristen in de parkeergarages."

Deelnemers die meer ruimte kiezen voor parkeren geven aan dat er nu te weinig ruimte is, specifiek voor bewoners.

"Het parkeren mag beter en toegankelijker worden gemaakt. Niet minder maar meer parkeerplekken in de oude stad. Zorg voor extra parkeerplekken. Bijv. Parkeergarage bij Kinderhuissingel (zie voorbeeld Kennermersingel in Alkmaar), parkeergarage 24/7 bij In Holland Zijlweg, bij nieuwbouw verplicht parkeren onder pand. Etc."

"Kan helemaal nooit parkeren in de vijfhoek. Voor mijn deur alle parkeerplekken weg gehaald en moet nu elke dag 8 minuten lopen naar mijn auto vanuit huis. Te gek voor woorden."

Deelnemers geven ook aan dat er ondanks de parkeervergunningen te weinig parkeerplek voor bewoners is, wat niet zou moeten kunnen met vergunningen.

"Het parkeerbeleid in Haarlem is gewoon niet goed. Je betaald een vergunning om je auto te parkeren maar je moet bijna altijd verder parkeren dan in de omgeving van je woning. Ik heb mijn auto nodig voor mijn werk en ik moet heel vaak met al mijn spullen best een stuk lopen. Daarnaast zijn hier veel te veel 'werkbussen en campers' die overal en nergens geparkeerd worden. Die nemen met de al best krappe plekken gewoon heel veel ruimte in beslag."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen voor het parkeren van fietsen geven aan dat er (te) veel fietsen op straat staan (zoals bij de Grote Kerk en de Gedempte Oude Gracht). Ook noemen veel deelnemers dat er moet worden gehandhaafd dat de fietsenstallingen in de binnenstad gebruikt worden.

"Vanwege een balletschool en cultuurhuis staan er de hele dag fietsen en bakfietsen voor de deur, je kan je huis niet uit. Maar er is geen plek meer voor nog een fietsenstalling in de straat."

"Er zijn ruim voldoende fietsenstallingen (bewaakt en onbewaakt) in het centrum. Echter Jan & Alleman pleurt zn fiets/bakfiets/e-bike daar voor de deur waar men zijn moet. Hierop lijkt niemand te handhaven wat de chaos in stand houdt."

Ook deelnemers die ervoor kiezen de ruimte zo te laten of meer ruimte te maken voor fiets parkeren noemen vaak dat de geparkeerde fietsen nu overlast veroorzaken. Extra parkeerplekken en fietsgarages zijn volgens hen welkom.

"Fietsoverlast op stoepen moet aangepakt worden. Gratis fietsenstallingen zijn belangrijk voor de leefbaarheid in de stad."

Groen in de buurt

Deelnemers die hier meer ruimte voor kiezen in de Oude Stad zijn voorstander van vergroening om diverse redenen die we ook in andere wijken terugzien. Ze geven bijvoorbeeld aan dat groen goed is tegen klimaatverandering: het zorgt voor verkoeling en vangt water op.

"In de zomer wordt het te heet in de buurt. We hebben groenvoorzieningen nodig om dit tegen te gaan."

"Het enige groen dat ik zie, als er geen busje voor mijn huis staat geparkeerd, de bloemen die mij overbuurman in zakken aan de muur heeft hangen. En dan alleen in de zomer. In de winter is het een stenen jungle."

"Bomen zijn noodzakelijk voor schaduw/afkoeling en wateroverlast voorkomen. Verder 'kleed het de stad goed aan' en maakt het aantrekkelijker om er te zijn als bewoner of toerist."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die meer ruimte kiezen om te wandelen geven aan dat er (te) veel obstakels zijn op de stoep die hinderen (denk aan fietsen en terrassen). Volgens deze deelnemers moet wandelen veilig zijn, maar is dit niet altijd het geval door een slechte scheiding van wandelaars, fietsers en auto's. Deelnemers die minder ruimte geven letten ook op de veiligheid. Zij geven aan dat de stoepen die er zijn eerst goed onderhouden moeten worden.

"In het Centrum wordt het wandelen bemoeilijkt door allerhande hindernissen: te veel paaltjes, slecht geparkeerde fietsen, brutale terrasuitbreidingen. Terugdringen en handhaven s.v.p."

Delftwijk (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen iets minder vaak extra ruimte voor alle opties vergeleken met het gemiddelde voor Haarlem, behalve voor auto parkeren:
 - Voor auto parkeren kiest 21% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 15% van de deelnemers uit Delftwijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 69% Reist met de auto naar het werk, dit is het hoogste percentage van alle wijken. Een zeer klein percentage mensen reist met het OV (7%) naar het werk. Een gemiddeld aantal mensen (21%) reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer een op de drie deelnemers (33%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is minder dan in andere wijken.
 - 71% Van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. Dit is gemiddeld, vergeleken met de andere wijken. Zo'n 25% van de deelnemers parkeert de auto op eigen terrein. Dit is iets meer dan in veel andere wijken.
- Samengevat:
 - Ondanks dat de meeste mensen (71%) de auto parkeren in de eigen straat en 25% van de mensen parkeert op eigen terrein, blijkt uit motivaties van deelnemers blijkt dat er een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Dit lijkt vooral te komen doordat huishoudens meer dan één auto hebben en bedrijfsauto's en -bussen. Ten opzichte van het gemiddelde van Haarlem kiezen inwoners van Delftwijk er vaker voor om de ruimte voor groen, wandelen en parkeren van fietsen zo te houden.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Delftwijk (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte aan parkeren stellen dat dit nodig is om meer ruimte te maken voor andere dingen.

"De geparkeerde auto is veel te dominant. Het legt een relatief veel te grote claim op de beschikbare ruimte. Ten koste van ruimte voor groen, sporten en spelen."

"Auto's verpesten het uitzicht een rijden door de klever park buurt."

Wat we vaak terugzien bij de motivaties van deelnemers uit deze wijk, ongeacht of ze minder, evenveel of meer ruimte aan parkeren geven, is dat mensen die van buitenaf in de wijk parkeren als een probleem wordt ervaren. Datzelfde geldt voor huishoudens met 2 of meer auto's.

"De straten staan vol met auto's. Dit kan volgens mij mooier en beter worden geregeld. Zeker bestelbusjes, marktkramen en aanhangers zouden hier niet lang en veel moeten staan."

"Mijn buurt is dankzij bewoners die meerdere auto's hebben veel te vol geworden en het aantal werkbussen is enorm toegenomen waardoor er bijna altijd bussen en auto's letterlijk op de hoeken van kruispunten staan."

"Mensen met 2 auto's zouden er 1 buiten de stad moeten parkeren"

Deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen doen dit omdat ze nu problemen door een hoge parkeerdruk ervaren.

"Aangezien er constante parkeerproblemen zijn mag hier meer ruimte voor komen. Bovendien zou ik graag zien dat er wat wordt gedaan aan families met meer dan één auto."

"Er ontbreekt vaak ruimte voor parkeren, we kunnen goed meer ruimte gebruiken. Alhoewel een goed parkeerbeleid dit ook zou oplossen."

"Parkeren is vreselijk in onze buurt. Wanneer het druk is met auto's, staan wij soms 3 straten verderop geparkeerd."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minde ruimte geven aan fietsen parkeren in de buurt geven aan dat hier genoeg ruimte voor is, onder andere doordat het op eigen terrein kan.

"In mijn straat hebben de huizen voortuintjes, waar fietsen prima geparkeerd kunnen worden."

"Fiets gewoon in schuur minder diefstal."

Deelnemers die meer ruimte geven aan fietsen parkeren in de buurt noemen vooral dat er bij specifieke voorzieningen onvoldoende parkeerruimte is. Of dat als fietsen gestimuleerd wordt, er ook meer ruimte voor moet komen.

"Fietsenrekken staan altijd voller dan vol en fietsen staan vaak 'los' voor de supermarkt hier."

"Minder auto's genereert meer fietsen. Hiervoor moeten voorzieningen worden gemaakt zodat niet alle trottoirs (en doorgangen) worden bezaaid worden met fietsen."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan wandelen in de buurt noemen met name dat hier al voldoende ruimte voor is in de wijk of in nabijgelegen gebieden.

"Er zijn al voldoende speelmogelijkheden in de buurt. Brede trottoirs en het Schoterbos ligt om de hoek."

"Wandelen kan ik hier in de wijde omgeving - denk aan de Kennemerduinen. Bovendien is het Burgemeester Rijkenspark vlakbij, evenals Spaarnwoude, etc."

Deelnemers die meer ruimte geven willen hiermee de toegankelijkheid bevorderen. Ze vinden de stoepen nu te smal of niet goed begaanbaar, bijvoorbeeld door geparkeerde auto's

"Trottoirs worden vaak ingenomen door geparkeerde auto's."

"De stoepen zijn relatief smal. De weg naar Marsmanplein en het park zijn bij oversteek punten vaak onoverzichtelijk."

Groen in de buurt

Deelnemers die minde ruimte geven aan groen in de buurt geven aan dat de stad niet groen hoeft te zijn omdat de omgeving daar omheen groen is. Ook geven deze deelnemers aan dat het groen wat er is niet goed wordt onderhouden.

"We wonen in een stad, voor natuur gaan we naar de duinen."

"Gemeente houdt het niet bij, dus liever geen groen dan die vieze perkjes met onkruid en afval."

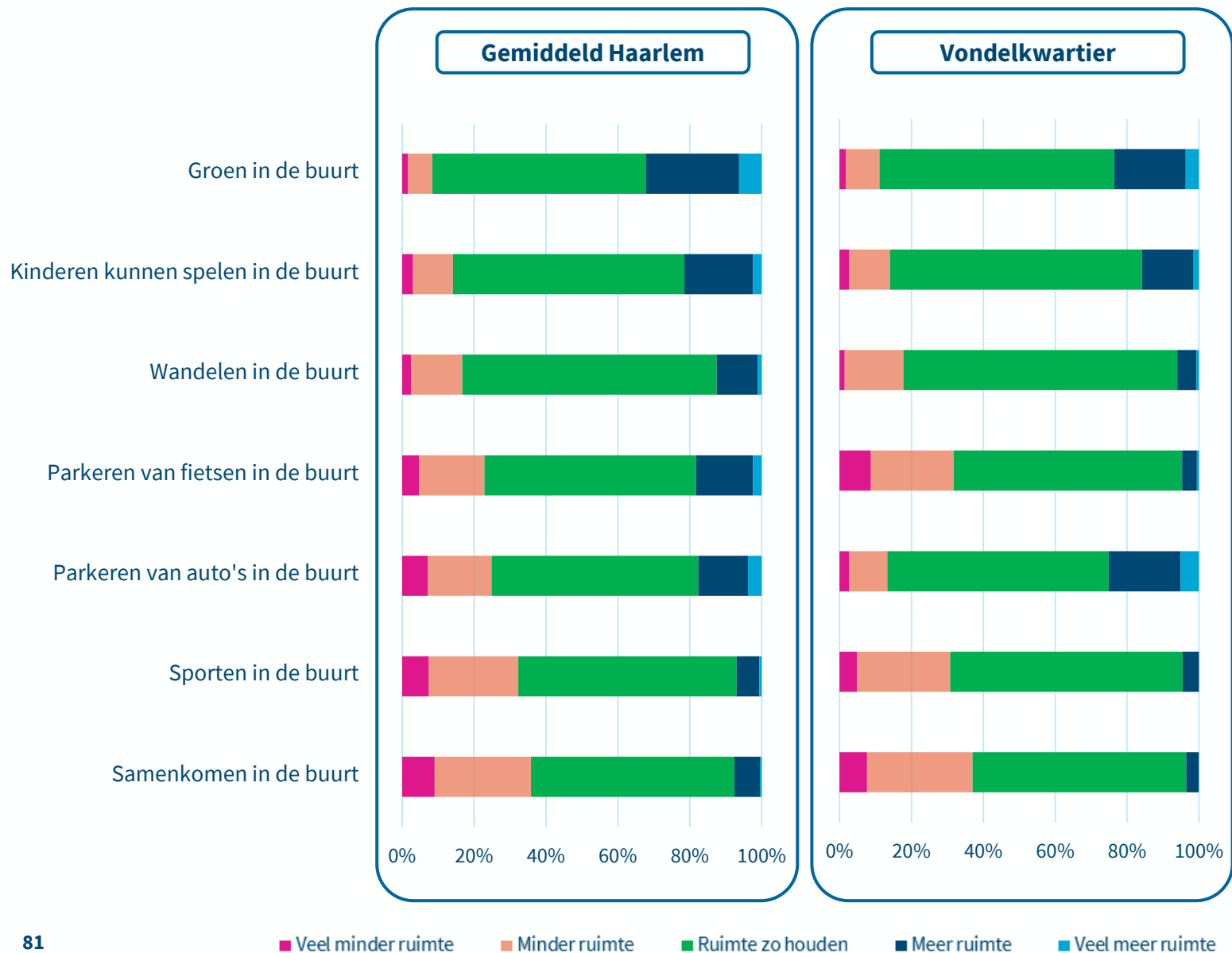
Deelnemers die meer ruimte geven aan groen in de buurt noemen vooral dat er te veel bebouwing is en dit meer afgewisseld mag worden met groen. En dat groen kan samengaan met andere vormen van ruimtegebruik zoals ruimte voor kinderen die kunnen spelen.

"Dit mag echt meer. Bijvoorbeeld Marsmanplein, compleet versteend"

"Meer groen is ook direct fijn voor spelende kinderen in de buurt."

Vondelkwartier (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. Voor de meeste opties kiest een iets kleiner percentage voor extra ruimte dan gemiddeld voor Haarlem gekozen wordt, behalve voor de opties parkeren van auto's:
 - Voor parkeren van fietsen kiest een veel kleiner aandeel (5%) voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 32% van de deelnemers uit Vondelkwartier kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 25% voor extra ruimte, dit is meer dan gemiddeld voor Haarlem (18%). 14% van de deelnemers uit Vondelkwartier kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 60% Reist met de auto naar het werk, dit is redelijk vaak vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (13%) naar het werk. 22% Reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer een op de drie deelnemers (32%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is minder dan in andere wijken.
 - 87% Van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: Er lijkt voldoende parkeerruimte voor auto's in deze wijk. De meeste mensen (87%) parkeert de auto in de eigen straat. Er lijken veel huishoudens te zijn met extra auto's en de auto-afhankelijkheid lijkt relatief groot te zien aan het percentage dat met de auto naar het werk reist (60%) en ook aan de motivaties.
Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Vondelkwartier (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen zijn veelal voorstander van het ontmoedigen van auto's om redenen die we ook in andere wijken terugzien (milieu etc.).

Een meerderheid van de wijkbewoners kiest ervoor de ruimte zo te laten als nu voor het auto parkeren. In de motivaties zien we terug dat een grote groep mensen vindt dat er nu voldoende ruimte is.

"Woon hier nu bijna 40 jaar en heb mijn auto nog nooit zo zorgeloos kunnen parkeren in de straat en omgeving als laatste jaren."

"Parkeren binnen een straal van ca. 200 m is vrijwel altijd mogelijk. Het is niet erg als je je auto soms een straat verder moet parkeren."

Deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen zeggen vooral dat huishoudens meer dan een auto hebben en dat de parkeerdruk daardoor hoog is. In sommige huizen wonen mensen samen, soms zijn huizen opgesplitst en soms blijven kinderen lang thuis wonen, waardoor het niet per se een overbodige luxe is dat er meer auto's zijn per adres.

"Prima om te ontmoedigen dat er gezinnen zijn met meerdere auto's voor de deur maar er zijn nu eenmaal volwassen kinderen die gedwongen thuis blijven wonen vanwege gebrek aan woonruimte. Er worden in mijn wijk veel parkeerplaatsen opgeofferd voor elektrische parkeerpalen die echter groot deel van de tijd niet gebruikt worden. Maak meer eenrichtingsverkeerstraten en gebruik de vrijkomende rijstrook om parkeerhavens te maken."

"Doordat veel panden zijn gesplitst zijn er teveel auto's na rato van het aantal woonhuizen. Ook zijn er veel bedrijfsauto's in de buurt. De hoeveelheid bomen in mijn straat betekent ook dat er lastig geparkeerd kan worden."

Ook worden bedrijfsauto's of specifieke locaties genoemd als problemen.

"Te weinig ruimte voor bewoners. Teveel bedrijfsbusje en auto's."

"Ik woon naast een kinderdagopvang en een basisschool. Al het personeel komt met de auto en dan staan de straten om 8.00 uur helemaal vol. Er is ook nog een andere kinderdagopvang in deze buurt (achter de school)."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen noemen vaak dat fietsen op eigen terrein geparkeerd kunnen worden in deze wijk en dat er nu geen groot probleem is. Sommige deelnemers die minder ruimte kiezen noemen wel dat er te veel fietsen op de stoepen staan, specifiek bakfietsen zijn voor diverse deelnemers een obstakel.

"Dit is in onze ogen niet belangrijk, fietsen kunnen gewoon in de voortuin worden gezet en anders tegen het huis aan, in huis of in de achtertuin/schuur o.i.d. Vaak hebben appartementen ook wel een kelder waar de fiets kan staan."

"Zou wel minder bakfietsen op het trottoir willen zien. Dit bemoeilijkt het passeren op de stoep. Ok omdat er half op de stoep geparkeerd wordt."

De meeste bewoners kiezen ervoor de ruimte zo te laten als nu. Deze deelnemers geven ook aan dat parkeren goed kan bij de meeste huizen. Veel deelnemers geven aan dat het prima is zoals nu. Enkele deelnemers geven aan dat er op specifieke locaties iets zou kunnen worden verbeterd.

"Iedereen heeft een voortuin en achtertuin. Er staat nooit een fiets op de stoep."

"Er zijn genoeg fietsenstallingen in de stad en bij het Marsmanplein staan veel fietsenrekken waar je je fiets kwijt kan. Alleen in de Cronjé is het soms lastig om je fiets ergens neer te zetten."

Groen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen noemen vooral dat er al genoeg groen is en dat het parkeren van auto's belangrijker is dan groen.

"Meer dan genoeg groen."

"De bomen nemen teveel plek in beslag waardoor er minder auto's geparkeerd kunnen worden."

De meeste bewoners kiezen ervoor de ruimte zo te laten als nu. Deze deelnemers geven aan dat er voldoende groen is. Wel kunnen tuinen en pleinen groener worden gemaakt.

"Er kan meer groen komen op de pleintjes etc. dat gaat dan niet ten koste van een van de andere punten hier vermeld."

"Er is nu genoeg groen in de buurt. Alleen jammer dat sommige tuinen geheel betegeld zijn en sommige zelfs geasfalteerd."

Deelnemers die meer ruimte kiezen noemen vooral argumenten die ook in andere wijken worden genoemd: groen is goed voor klimaatregulatie. Maar deelnemers noemen ook dat de omgeving er versteend is en er daarom nog voldoende mogelijkheden zijn om meer groen aan te leggen zonder dat dit veel ruimte hoeft in te nemen.

"We zijn zo versteend!, er is nauwelijks groen in noord, los van het schoterbos. Al die parkeerplaatsen, kunnen we veel groen van maken."

"Vergroen de versteende pleinen, vergroen en versmal brede voetpaden en vergroen parkeerplaatsen met grasbetontegels."

Kinderen kunnen spelen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen noemen vooral dat er al mogelijkheden om te spelen genoeg zijn in de buurt. Ook wordt genoemd dat ruimte voor groen samen kan gaan met ruimte om te spelen.

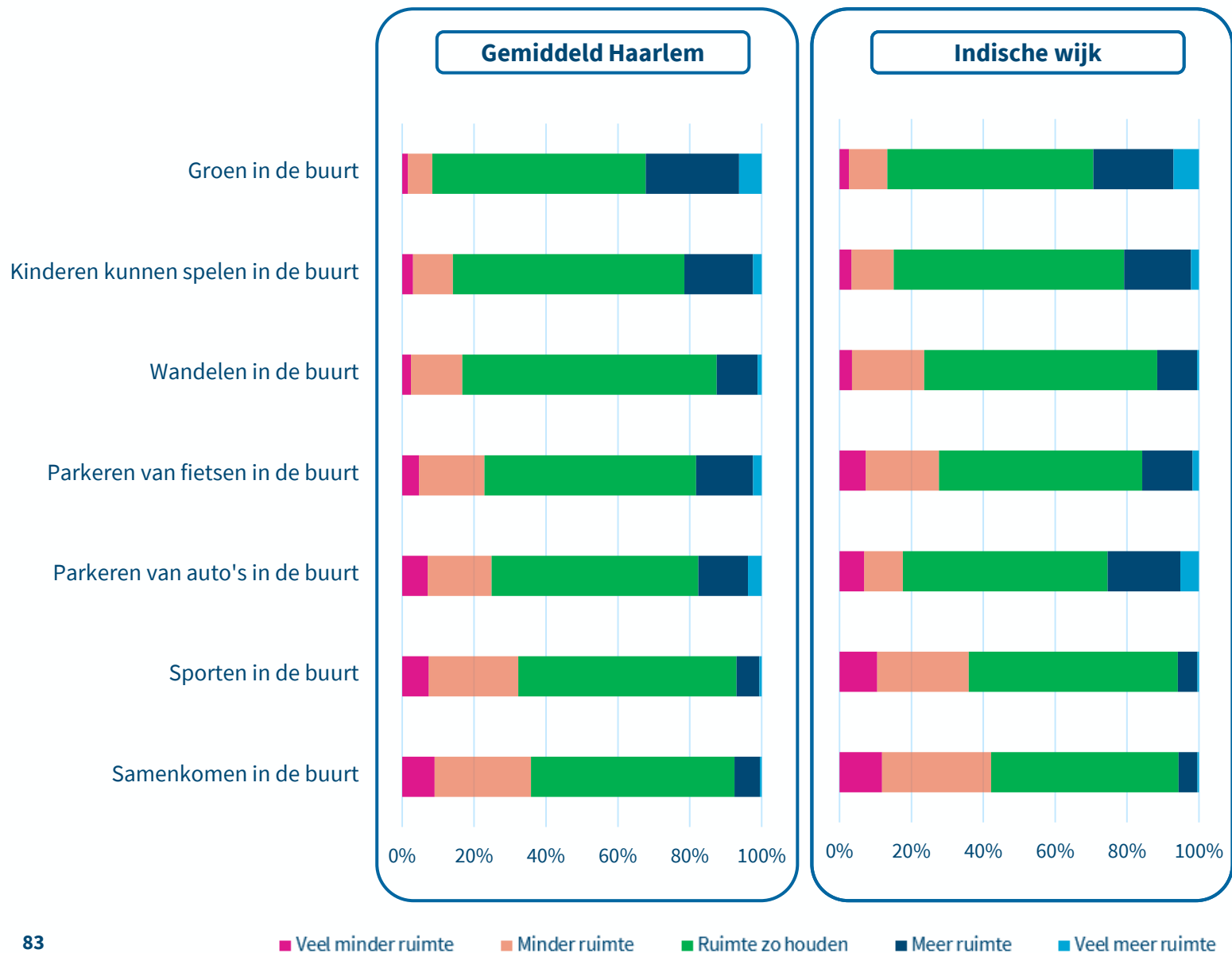
"Meer groen = natuurlijk spelen. Er worden tienduizenden euro's besteed aan een lelijk plastic toestel waar in verhouding weinig gebruik van wordt gemaakt terwijl natuurlijk spel meer stimuleert en uitdaagt. Maak gras met glooiende heuveltjes en beekje/wadi, leg een boomstam neer. Daag uit om weer echt te spelen."

Deelnemers die meer ruimte kiezen noemen vooral dat er mogelijkheden moeten komen voor kinderen om veilig buiten te spelen. Soms zijn de straten te druk met het verkeer om op de straat en op de stoep te kunnen spelen. Ook zouden scholen hun schoolpleinen langer open kunnen stellen om daar te kunnen spelen.

"Op straat is het heel druk met auto's en fietsen, dit maakt spelen lastig. Ook staan alle stoepen vol met auto's."

Indische wijk (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. We zoomen in op twee opties die iets afwijken:
 - Voor groen kiest een iets kleiner percentage (29%) voor extra ruimte, tegenover 34% voor Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 25% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 18% van de deelnemers uit Indischewijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 55% reist met de auto naar het werk, dit is redelijk vaak vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (18%) naar het werk. 21% reist met de fiets naar het werk.
 - Bijna de helft van de deelnemers (46%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt.
 - 88% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. 6% parkeert de auto op eigen terrein.
- Samengevat:
 - In principe lijkt er voldoende parkeerruimte voor auto's in deze wijk, de meeste mensen (88%) parkeert de auto in de eigen straat. Er hoeft voor veel deelnemers niet direct meer ruimte bij, maar de ruimte zou wel efficiënter gebruikt kunnen worden, bijvoorbeeld door ondergronds parkeren. Er lijkt in deze wijk minder dan in sommige andere wijken overlast te zijn door parkeerders die uitwijken vanuit het centrum of bedrijfsbusjes.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Indischewijk (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

Mensen die minder ruimte kiezen noemen dezelfde argumenten die ook in andere wijken worden genoemd. Deelnemers geven aan voorstander te zijn van het ontmoedigen van auto's, ze zien graag meer inzet op zaken als autodelen of OV, het zijn mensen die zelf geen auto hebben, ze ervaren overlast door foutgeparkeerde auto's, of ze geven bijvoorbeeld aan dat één auto per gezin de max zou moeten zijn. Specifiek over Indischewijk schrijft een deelnemer:

"Zorg dat er minder auto's in de wijk komen. Maak het minder aantrekkelijk om in de wijken te parkeren, stimuleer de parkeergarage van de Cronje."

Er zijn ook enkele deelnemers die aangeven dat er huishoudens zijn met meerdere auto's en dat dit een probleem is, en dat er bedrijfsauto's parkeren in de wijk, wat een probleem is.

"Ik vind dat mensen teveel auto's hebben, vaak nl 2 per huishouden. Idee 1 Het zou veel prettiger zijn als er een centrale ondergrondse parkeergarage zou zijn en dat mensen alleen hun auto in en uit kunnen laden. Idee 2 Misschien meer auto's voor gezamenlijk gebruik i.p.v. privé gebruik. Het witte autoplan? (i.p.v. fietsenplan)."

"Vooral busjes en bedrijfsauto's nemen nu buiten werktijd veel ruimte in."

Deelnemers die de ruimte zo laten, geven aan dat er genoeg ruimte is voor parkeren voor bewoners. Sommigen geven aan dat door bezoekers van buiten of door bedrijfsbusjes de ruimte voor bewoners wordt beperkt.

"Onze buurt is prima zoals die is! Auto's kunnen prima parkeren. Het meten van de parkeerdruk in onze wijk is in de coronatijd gedaan..." "Zoals het nu is is prima. Niks aandoen zou ik zeggen."

"Het aantal parkeerplekken in de buurt is voldoende voor het aantal bewoners. Echter door de aanwezigheid van veel bedrijfsbusjes e.d. wordt de ruimte voor privé auto's schaarser."

Deelnemers die meer ruimte kiezen in Indischewijk geven veel suggesties. Bijvoorbeeld over hoe het parkeren efficiënter kan worden ingedeeld. We zien in Indischewijk veel suggesties voor oplossingen van het parkeerprobleem. Ondergronds parkeren wordt diverse malen gesuggereerd. Dan hoeft er niet per se meer ruimte op straat te worden gemaakt voor parkeren. Ook noemen enkele deelnemers dat er bij nieuwbouw rekening moet worden gehouden met parkeren.

"Ik meen dat parkeerruimte kan worden toegevoegd op ruimtes waar overige doelstellingen geen profijt van hebben. Denk aan braakliggende terreinen aan de Spaarndammerweg. Ook kunnen bestelbusjes geweerd worden uit woonwijken en verplicht worden om te parkeren in de Waarderpolder op daar te realiseren parkeerterreinen, die geconnecteerd worden met woonwijken door goed OV."

"Overduidelijk te weinig plek nu. Dit hoeft niet per se opgelost te worden door meer ruimte toe te kennen, maar de huidige ruimte efficiënter in te zetten."

"Kan nu vaak mijn auto niet kwijt. Parkeren kan netter door bijv. vakken."

"Veel te brede stoepen in mijn straat en onlogische indeling van de parkeerplaatsen. Beter de stoep versmallen en schuin parkeren."

"Jullie halen als gemeente Haarlem parkeervakken weg omdat er elektrische auto's geladen moeten worden..."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minde ruimte geven aan fietsen parkeren in de buurt geven aan dat hier genoeg ruimte voor is, onder andere doordat het op eigen terrein kan.

"Ik woon in een wijk waar mensen prima kunnen parkeren in hun eigen tuin/schuur. Hier hebben we geen voorzieningen voor nodig, dat levert alleen maar weer rommel op en minder ruimte voor leuke dingen."

Deelnemers die meer ruimte geven aan fietsen parkeren in de buurt noemen vooral dat geparkeerde fietsen obstakels vormen op de stoep. Of dat als fietsen gestimuleerd wordt, er ook meer ruimte voor moet komen.

"Vaak blokkeren veel fietsen voor woningen de stoep. Daarvoor zouden centrale plekken gemaakt kunnen worden. BV op straathoeken waar dan fietsenrekken staan, waar de fiets met kettingen aan vast gemaakt kan worden."

Groen in de buurt

Deelnemers die de ruimte voor groen zo laten als nu geven vaak aan dat er volgens hen genoeg groen in de buurt is.

"Van groen is er nooit teveel denk ik. In mijn (smalle) straat staan gelukkig bomen, ik heb een park dichtbij en de Jan Gijzenvaart en het Spaarne en de Hekslootpolder."

"Waarom veranderen als iets goed is? - parken en Spaarndam op loopafstand - zelfs het centrum is voorzien van parken die goed bezocht worden en verschillende activiteiten worden gehouden door het jaar heen."

"Wij wonen naast de Hekslootpolder, kijken hier ook op uit. Ons buurtje heeft zelf veel initiatieven genomen om onze straten te vergroenen..."

Mensen die meer ruimte voor groen hebben gekozen zijn veelal voorstander van vergroening om diverse redenen die we ook in de andere wijken terugzien. Sommige deelnemers merken op dat ze de buurt erg versteend vinden. Diverse mensen komen met suggesties voor vergroening, zoals tegelwippen.

"Er mag veel meer groen komen in de buurt: is 1 van de meest versteende wijken van Haarlem."

"Het is hier versteend. Er moet echt meer groen komen, op het schoolplein doen we al het een en ander, maar de gemeente mag best wat rigouzeuzer ingrijpen in de buurt wat groen betreft."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan wandelen in de buurt noemen met name dat hier al voldoende ruimte voor is in de wijk of wordt het huidige groen niet goed onderhouden.

"Is er al genoeg. Ga eens onkruid wieden."

Deelnemers die meer ruimte geven, geven een van de argumenten die de motivatie hieronder samenvat.

"Groen is fundamenteel voor gezondheid, welbevinden, ontmoeten, biodiversiteit, klimaatadaptatie, sociale cohesie. Het zorgt dat mensen en andere levende wezens kunnen ademen met elkaar. Deze buurt is nog veel te veel versteend in mijn beleving."

Spaarndam (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Voor alle andere opties kiest minder dan 20% van de deelnemers uit Spaarndam voor extra ruimte, behalve voor auto parkeren in de buurt.
 - Voor auto parkeren kiest 28% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 14% van de deelnemers uit Spaarndam kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
 - Voor Spaarndam kiest een veel kleiner percentage dan gemiddeld voor extra ruimte voor groen. 18% in Spaarndam, tegenover 32% voor Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 67% reist met de auto naar het werk, dit is vaak vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (8%) naar het werk. 17% reist met de fiets naar het werk.
 - 50% ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken.
 - 73% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat:
 - Omdat er maar weinig deelnemers zijn uit Spaarndam en ook maar weinig geschreven motivaties, kunnen we geen conclusies trekken die met zekerheid opgaan voor de hele wijk. Wat we zien aan deze deelnames is dat er meer ruimte wordt gekozen voor auto parkeren, iets meer dan gemiddeld gezien voor Haarlem en dat er relatief weinig inzet voor extra groen.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Spaarndam (Noord) (Let op: maar zeer weinig geschreven motivaties)

Auto's parkeren in de buurt

Omdat er maar weinig geschreven motivaties zijn van deelnemers uit Spaarndam, kunnen we geen conclusies trekken vanuit de argumenten die opgaan voor de wijk. Een deelnemer die minder ruimte kiest voor parkeren van auto's in de buurt schrijft:

"Spaarndam-West is niet berekend op 2 of meer auto's per huishouden en de klandizie van restaurants en de garage. Dit zorgt voor illegaal parkeren met op sommige plekken als gevolg onoverzichtelijke en gevaarlijke situaties."

Een aantal deelnemers merken op dat er plannen zouden zijn voor extra parkeergelegenheid, maar dat deze nog niet gerealiseerd is. Zij zouden dit graag wel zien gebeuren en kiezen voor extra ruimte voor parkeren van auto's.

"er zou een parkeergelegenheid komen, welke door schoolouders enerzijds en slecht vooronderzoek anderzijds nog steeds niet gerealiseerd is, daar moet bijna terstond nu een keer wat aan gedaan worden."

"Schijnt topprioriteit te zijn. Dat houd ik graag zo! Helaas zie ik die topprioriteit niet in mijn wijk terug. We praten nu al jaren over de aanleg van een nieuw parkeerterrein in mijn wijk."

Groen in de buurt

Een deelnemer die kiest om de ruimte voor groen in de buurt zo te houden geeft aan dat er genoeg groen is

"Er is genoeg groen."

Een deelnemer die meer ruimte voor groen in de buurt kiest geeft aan dat groen mooi is om te zien. Een andere deelnemer die kiest voor meer groen in de buurt geeft aan dat de parkeerplaats uit de buurt kan worden vervangen door groen.

Fietsen parkeren in de buurt

Een deelnemer die minder ruimte kiest voor het parkeren van fietsen geeft aan dat fietsen te vaak slecht worden geparkeerd en daarmee overlast veroorzaken.

"fietsen worden tegenwoordig daar neergezet daar waar men zijn moet, zonder acht te nemen wat dat doet voor de overige mensen, noem het een vorm van sociopathie, daar moet minder ruimte voor zijn, men zet zijn fiets maar neer daar waar de ruimte voor bestemd is."

Een deelnemer die de ruimte zo laat, geeft aan dat er bij het nieuwe winkelcentrum geen ruimte is voor de fiets, maar wel voor de auto.

"Nieuwe winkelcentrum, geen ruimte voor fiets, zeulen met boodschappen. Kar mag wel naar parkeergarage..."

Mensen die meer ruimte kiezen geven aan dat het nu soms erg druk is met geparkeerde fietsen.

"Op mooie dagen kunnen wij soms amper ons huis bereiken, vanwege alle fietsen."

"Er worden tijdens openingstijden van de Toerist fietsen geparkeerd op de Spaarndammerdijk en dat zorgt soms voor gevaarlijke situatie of verminderde doorstroom."

Sporten in de buurt

Een deelnemer die kiest voor minder ruimte om te sporten in de buurt geeft aan dat er genoeg voorzieningen zijn om te kunnen sporten. Ditzelfde argument draagt een deelnemers aan die ervoor kiest om te ruimte zo te laten.

"Er zijn hier op het dorp genoeg voorzieningen om te kunnen sporten."

Samenkomen in de buurt

Deelnemers die kiezen voor minder ruimte om samen te komen geven aan dat deze ruimte niet wordt gebruikt zoals bedoeld, dat er geen behoefte aan is of dat er ruimte genoeg is.

"vind ik niet zo belangrijk en als het er is wordt er vaak misbruik van gemaakt om onder valse voorwendzelen een party voor ouders te hebben.....niet doen....."

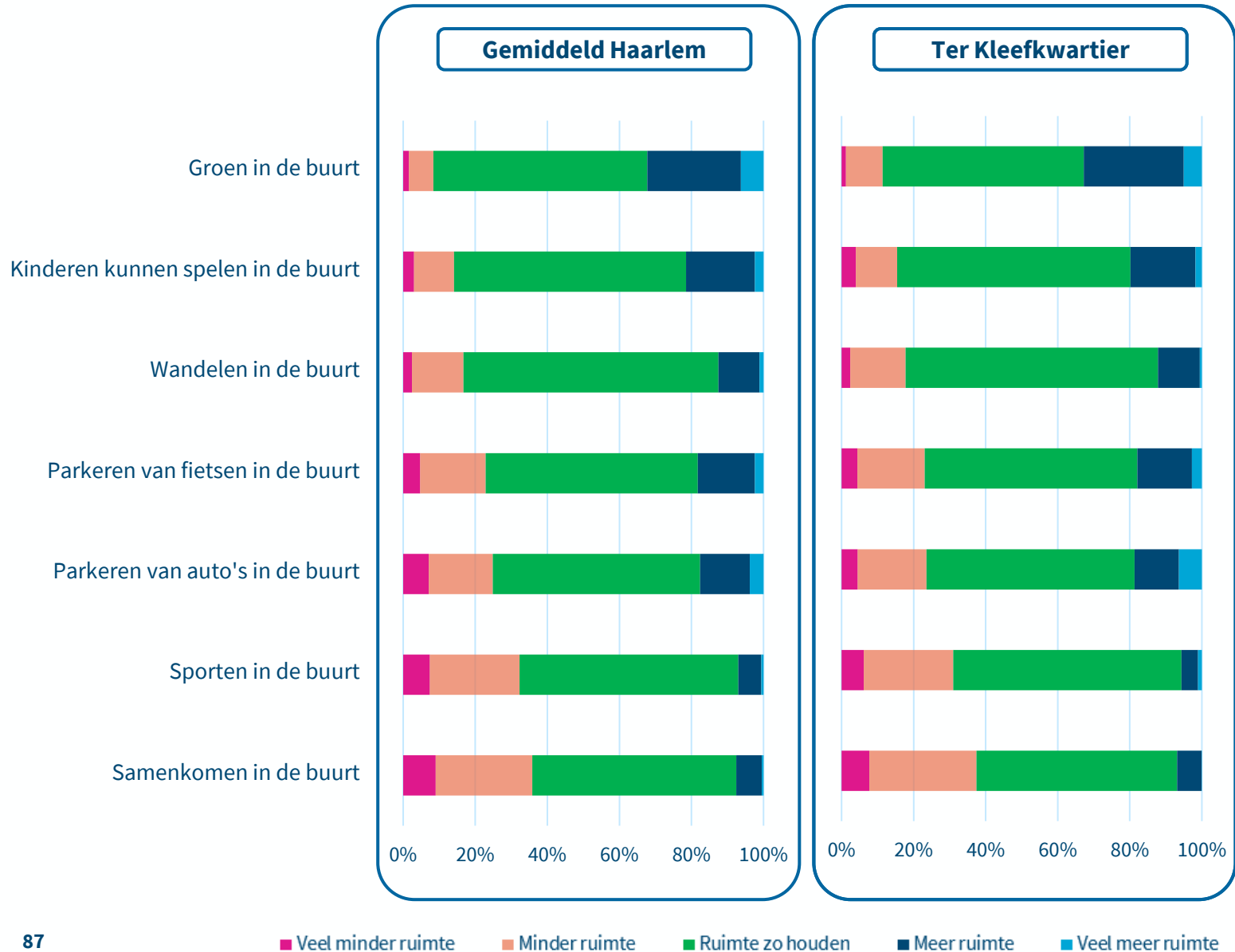
"Geen behoefte aan."

"Is meer dan genoeg ruimte voor."



Ter Kleefkwartier (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem.
 - Voor parkeren van fietsen kiest slechts 5% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 32% van de deelnemers uit Vondelkwartier kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 25% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 14% van de deelnemers uit Vondelkwartier kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 46,4% reist met de auto naar het werk, dit is ongeveer gemiddeld.
 - Ongeveer 41% ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is ongeveer gemiddeld.
 - 89% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: In principe lijkt er voldoende parkeerruimte voor auto's in deze wijk, de meeste mensen (89%) parkeert de auto in de eigen straat. In deze wijk is er ook niet bovengemiddeld veel behoefte aan meer ruimte voor bepaalde opties (zoals groen, fietsen parkeren of speelvoorzieningen).

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Ter Kleefkwartier (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen geven vaak dezelfde argumenten als in andere wijken over het ontmoedigen van autogebruik en -bezit. Ze zeggen bijvoorbeeld dat de auto een te groot beslag om de ruimte legt, wat ten koste gaat van de leefbaarheid.

"De auto's in de buurt krijgen echt veel ruimte, en dit gaat ten koste van de leefbaarheid. Wellicht toch meer ondergronds? Of centraal? Wij hebben zelf geen auto's voor de deur, en zouden dit ook nooit meer willen."

"Weg met al die auto's en veel meer groen."

Net als in ander wijken zien we dat relatief veel deelnemers zich ergeren aan huishoudens met meerdere auto's.

"Staan veel te veel auto's op de stoep en op de straat. Verhoogt de onveiligheid. Ik stoor me ook aan alle campers, kleine vrachtwagens en busjes die overal staan. Daardoor hebben sommige huishoudens wel 3 auto's geparkeerd staan."

"Nu staan er in onze straat busjes, mensen met 2 auto's, campers en motoren geparkeerd. Allemaal voertuigen die niet eens 1x per week worden gebruikt. Hier moeten we echt van af. Zorg dat dit zwaar wordt belast aan de uitgaven kant om gedrag te sturen."

Deelnemers die meer ruimte geven aan parkeren vinden het belangrijk dat inwoners in de buurt kunnen parkeren en stellen dat dit nu vaak niet lukt. In deze wijk valt op dat deelnemers relatief vaak zeggen dat meer ruimte een oplossing kan zijn voor de ervaren parkeerdrukke, al zijn er ook deelnemers die andere oplossingen aandragen.

"Ik wil de auto graag in de buurt kunnen parkeren; er moet meer ruimte gecreëerd worden."

"Allemaal voor je deur moeten kunnen parkeren. Iedereen werkt. Dus de mogelijkheid om makkelijk, comfortabel (bijv. bij slecht weer) naar huis, werk enz. te gaan. Geldt ook voor de invalide mens!"

"Auto's zijn een onderdeel van onze samenleving wat niet is weg te denken. Deelauto's en meer parkeergarages zou de straten kunnen ontlasten. Een parkeergarage zoals de Cronje garage zou rendabeler gemaakt kunnen worden door een jaarabonnementen aan te bieden."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan deze optie zeggen voornamelijk dat er nu geen problemen mee zijn, bijvoorbeeld omdat er voldoende ruimte is op eigen terrein.

"Ik zie dat mensen hun fietsen vaak zelf stallen bij hun huis, en de fietsenstallingen zijn meer dan voldoende."

"kan altijd beter, maar geen problemen nu."

"Fietsen passen overal, daar hoeft door de gemeente niets aan gedaan te worden."

Deelnemers die meer ruimte aan parkeren voor fietsen in deze wijk geven noemen vooral dat er meer behoefte is aan handhaving omdat oude fietsen lang blijven staan of doordat dat mensen slordig parkeren.

"Ze worden nu wild geparkeerd, zorg voor meer mogelijkheden en handhaaf. Soms is er niet te lopen op een stoep door teveel geparkeerde fietsen."

"Er is weinig parkeerruimte voor de fiets. Je kunt je fiets niet een eigen terrein kwijt. Bijvoorbeeld een buurtstalling zou hij aan winst zijn."

Sporten in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan sporten in de buurt zeggen dat er nu voldoende sportvoorzieningen zijn. Deze argumenten komen veel vaker voor dan argumenten voor meer sportvoorzieningen.

"Er zijn genoeg parken, sportclubs in de omgeving."

"Nu al veel ruimte voor en denk dat het niet erg is als je dit buiten de buurt doet. Lekker op de fiets naar het sportveld aan de rand van de stad. Wel zo gezond!"

"De Kennerduinen liggen in 'onze achtertuin' waar je heerlijk kunt sporten."

Groen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan groen in de buurt zeggen vooral dat er nu al genoeg ruimte is.

"Berkenstraat heeft genoeg groen."

"Er is veel groen, de straat is net heringericht net als het sportveld. ik ben eigenlijk erg tevreden."

"De buurt is uitstekend ingericht. Wonen, winkelen en recreëren gaat bijzonder goed. Er zijn geen aanpassingen nodig. Het is een mooie groene buurt."

Deelnemers die meer ruimte geven aan groen in de buurt noemen dezelfde argumenten als in andere wijken, zoals dat het goed is voor het klimaat, de leefomgeving en de gezondheid van inwoners.

"Er is meer groen nodig Voor Levenswaarde en klimaatbestendigheid."

"Daar wordt iedereen blij van en het zorgt er ook voor dat het minder heet wordt in de stad en water beter wordt opgenomen."

"Kan wel beter, het is hier best bebouwd. Het zou niet misstaan als er wat meer groen was dat niet iemands voortuin is."

De deelnemers die meer ruimte geven aan sporten in de buurt zeggen dat er nu onvoldoende sportvoorzieningen zijn.

"In de openlucht sporten mag meer aangeboden worden."

"Je kan weinig sporten in de buurt. Sport is ook belangrijk voor fysieke en mentale gezondheid."

"Ik zou in noord Haarlem ook graag een serieus buitenzwembad willen hebben. Houtvaart is veel te druk en IJmuiden is beetje ver fietsen."

Te Zaanenkwartier (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. Voor de meeste opties kiest een iets kleiner percentage voor extra ruimte dan gemiddeld voor Haarlem gekozen wordt.
 - Voor parkeren van fietsen kiest slechts 10% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. En 22% van de deelnemers uit het te Zaanenkwartier kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 14% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 18% van de deelnemers uit Vondelkwartier kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 44% reist met de auto naar het werk, dit is redelijk weinig vergeleken met andere wijken.
 - Ongeveer een op de drie deelnemers (33%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is minder dan in andere wijken.
 - 89% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: In principe lijkt er voldoende parkeerruimte voor auto's in deze wijk, de meeste mensen (89%) parkeert de auto in de eigen straat. Er zijn echter wel veel zorgen over de toenemende drukte door woningbouwplannen in de wijk.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Te Zaanenkwartier (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan parkeren noemen vooral dat dit ten koste gaat van overig ruimtegebruik. Net zoals in andere wijken geven deze deelnemers vooral argumenten over het terugdringen van auto-gebruik en -bezit.

"Auto's moeten sterk verminderd worden. Het is vol. Niet meerdere auto's per huishouden. Geen auto hebben belonen."

Deelnemers die meer ruimte aan parkeren geven ervaren nu problemen met parkeren, zeggen dat ze de auto nodig hebben.

"Auto wordt vooral gebruikt voor woon-werkverkeer, boodschappen en kinderen halen en brengen, daarom vind ik het belangrijk dat de auto in de buurt is"

"We moeten ons nu eenmaal goed weten te verplaatsen van huis naar werk etc."

Ook vrezen sommige deelnemers er meer parkeerruimte nodig is wegens toekomstige woningbouw, of als er parkeerregulering ingevoerd wordt in nabijgelegen gebieden.

"Omdat de gemeente omringende gebieden betaald wil maken zullen veel mensen uitwijken naar onze wijk. Zo creëren ze een probleem bij ons en hebben we meer parkeerplaatsen nodig."

"Is nu al weinig plek. Er gaat hier heel veel gebouwd worden dus dat wordt nog veel erger."

"Omdat de gemeente omringende gebieden betaald wil maken zullen veel mensen uitwijken naar onze wijk. Zo creëren ze een probleem bij ons en hebben we meer parkeerplaatsen nodig."

"Er is nu te weinig ruimte. En aangezien Haarlem wordt volgepropt met mensen en bijna iedereen een auto heeft moet er meer ruimte komen. Ook helpt het niet dat mensen hun bedrijfsauto privé niet kunnen gebruiken door de absurde belastingen op privégebruik waardoor men een tweede auto aan moet schaffen."

Parkeren van fietsen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte aan fietsen parkeren geven zeggen vooral dat hier al genoeg ruimte voor is, onder andere omdat het op eigen terrein kan.

"Openbaar je fiets stallen is hier niet aan de orde op een paar bushaltes na."

"De gewone fietsen kunnen via de achterom en in bergingen geplaatst worden. Echter scooters en bakfietsen worden veelal op de stoepen geplaatst."

Deelnemers die meer ruimte voor het parkeren van fietsen willen zeggen vaak dat het goed is om fietsen te stimuleren. Volgens sommige deelnemers kunnen goeie stallingen hierbij helpen.

"Als de auto's geweerd worden, moeten mensen hun fietsen kunnen parkeren."

"Meer ruimte stimuleert het nemen van de fiets."

"Straten met huizen zonder voortuin hebben geen publieke fietsenrekken. Dat zou wel fijn zijn, zoals in Amsterdam."

Ook zijn er deelnemers die op specifieke locaties parkeerplekken missen.

"Bij de auto's ruimte om je fiets te kunnen stallen."

"Sporten in het Schoterbos, maar men kan nergens zijn fiets kwijt."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte aan wandelen geven zeggen meestal dat er al genoeg ruimte voor is in de omgeving.

"Wandelen kan heel goed op de stoep, in het Schoterbos, in het Zaanenpark of in/rond de Hekslootpolder."

"Er zijn genoeg wandelopties in de omgeving, vlakbij is nationaal park Zuidkennemerland."

Deelnemers die meer ruimte aan wandelen geven zeggen in deze wijk opvallend vaak wandelroutes nu niet mooi, prettig of uitnodigend zijn.

"Op de Lodewijk van Deijssellaan is een mooie groenstrook, maar daar wandelen is moeilijk, bestrating wordt onderbroken, loopt niet door enz.. Zou mooi zijn daar een leuk pad aan te leggen."

"Daarnaast mis ik mooie wandelroutes met grote bomen, zonder auto's, bijvoorbeeld naar het park of naar de supermarkt."

"Het Schoterbos is heel fijn, de weg ernaartoe niet."

Ook wordt vrij vaak genoemd dat er te veel auto's en fietsen in de weg staan op de stoep.

"Meer wandelen en minder terreur van fietsen (en fietsers op de stoep is ook zo'n dingetje qua veiligheid)."

"Het is fijn als er veel ruimte is om te wandelen. Op dit moment staan veel auto's half op de stoep. Daar zou wel op gehandhaafd mogen worden."

Groen in de buurt

Veel deelnemers geven aan dat er nu al voldoende groen is in de buurt:

"Ik kijk uit over een park met alleen maar groen" || "In mijn beleving is alles wel in balans."

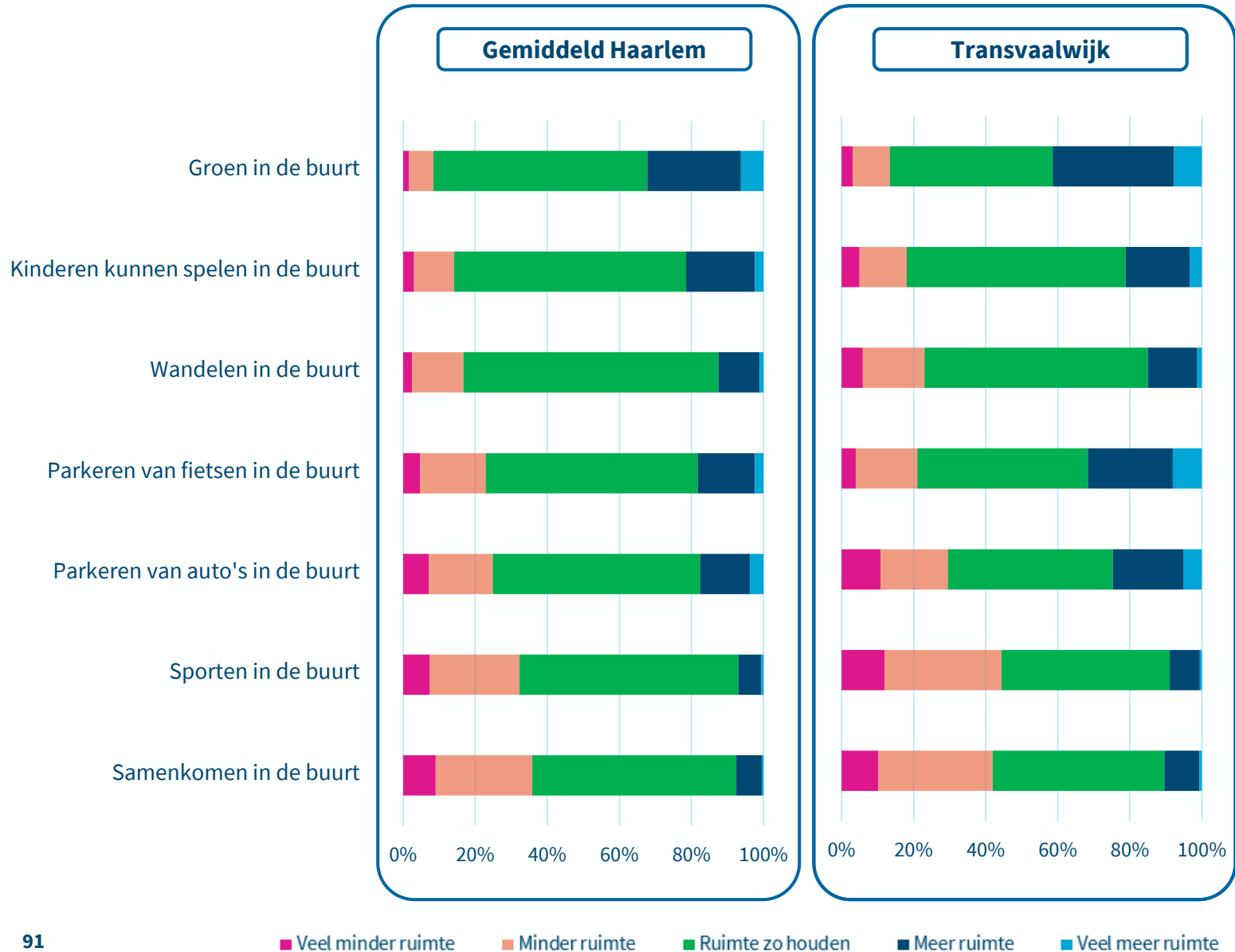
Verder valt op dat zowel deelnemers die de ruimte voor groen laten zoals die is, als deelnemers die meer ruimte geven, stellen dat het onderhoud beter mag.

"De buurt is al heel groen Mag alleen aan de rand van het Schoterbos beter onderhouden worden."

"Sneller bomen vervangen die dood gaan. En versteende stoepen met groen maken."

Transvaalwijk (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor een aantal opties vaker voor extra ruimte dan gemiddeld voor Haarlem gekozen wordt.
 - 42% kiest extra ruimte voor groen, tegenover gemiddeld 32% over heel Haarlem.
 - Voor parkeren van fietsen kiest 32% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 21% van de deelnemers uit Transvaalwijk kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 25% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 30% van de deelnemers uit Transvaalwijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 40% reist met de auto naar het werk, dit is een laag percentage vergeleken met andere wijken. 25% reist met het OV naar werk en 28% reist met de fiets naar het werk.
 - Een groot aantal mensen (65%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is na Oude Stad de hoogste ervaren parkeerdrukke.
 - 72% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: Transvaalwijk is een wijk waar men veel parkeerdrukke ervaart. Een op de vijf mensen kan de auto vaak niet in eigen straat parkeren, maar parkeert nu verderop in de buurt. Er passen niet meer plekken bij lijken veel mensen aan te geven, dus parkeerregels (bijv bij meer dan 1 auto) zijn volgens veel wijkbewoners een oplossing daarvoor. Voor fietsen geldt hetzelfde. Er staan nu te veel fietsen, omdat de wijk dichtbevolkt is en mensen vaak geen plek hebben op eigen terrein om de fiets te parkeren. De wijk voelt voor velen versteend en daarom zien we een groot percentage mensen dat extra ruimte voor groen kiest.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Transvaalwijk (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen voor auto parkeren doen dit vaak om ruimte voor andere zaken te maken, zoals lopen en fietsen.

"Alle ruimte in de buurt gaat op aan auto's, dat moet echt anders. Ik denk dat onze hele buurt autovrij moet worden, en er parkeergelegenheid omheen moet komen. Dan is er ook meteen ruimte om onze fietsen te stallen, die is er nu niet."

Ook geven deze deelnemers aan dat het zo zou moeten zijn dat elk huishouden met 1 auto de buurt in kan gaan, maar niet met meerder auto's of busjes.

Er zijn diverse deelnemers die aangeven dat ze graag alternatieve parkeermogelijkheden zouden zien.

"Als er parkeer alternatieven worden geboden, dan kunnen de loopafstanden worden vergroot. Maar er moeten wel alternatieven zijn. Met alleen de ov wordt er geen antwoord gegeven aan de mobiliteitsbehoefte van ons buurt (Transvaalwijk). Hier wonen heel veel ondernemers zoals schilders, timmermannen, enz. Het moet niet elitistisch gaan worden, het heeft nu de juiste mix."

Deelnemers die de ruimte zo laten als nu geven vaak aan dat er ruimte in straten gemaakt kan worden door parkeerregels (zoals tegengaan van meer dan 1 auto per huishouden in de straat, bedrijfsbusjes aan te pakken en overloop van andere wijken te voorkomen). Dit is ook onder mensen die meer ruimte kiezen een veelgenoemd argument.

"Door het grote aantal auto's dat in de Transvaalbuurt (met name de vrije parkeerzone) parkeert, is de parkeerdruk hoog. Heel vervelend als je zelf in de vrije zone woont en 's avonds alle auto's uit de betaalde zone in jouw straat parkeren. Soms moet je 6 straten verderop je auto parkeren. 1 auto per adres moet worden toegestaan. 3 auto's op 1 adres is ECHT TE VEEL!!!"

"Er is een serieus parkeerprobleem. Zou niet weten waar je meer parkeerplekken vandaan moet halen maar handhaven zou al helpen. Er wordt zoveel Canadees geparkeerd, echt om gek van te worden. Wat ik ook veel zie is dat klusmensen hun busje hier parkeren, net buiten de betaalzone, en dan naar huis fietsen."

Fietsen parkeren in de buurt

21% van de deelnemers uit Transvaalwijk kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem. Een meerderheid kiest ervoor de ruimte zo te laten als nu. Deelnemers geven aan dat er nu voldoende ruimte is. Diverse malen wordt genoemd dat ervoor gezorgd mag worden dat fietsen wel netjes gestald worden.

"Er zin nu al voldoende fietsvlonders geplaatst in de Transvaalbuurt. Ga eerst maar eens oude fietsen verwijderen voordat er meer plek wordt gecreëerd."

"Ruimte genoeg. Alleen de open vakken in de Cronje werken voor geen meter. De fietsen vallen om, fietsen kan je nergens aan vast maken. Heel stom dat de fietsenrekken vervangen zijn voor deze open plekken."

Voor parkeren van fietsen kiest 32% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. Dit krijgt in Transvaalwijk dus meer aandacht dan in andere wijken. Er wordt vaak genoemd dat er nu overlast is van foutgeparkeerde fietsen. Met meer parkeerruimte voor fietsen zou er meer ruimte op de stoep komen (ook voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen).

"er staan heel veel fietsen tegen gevels van de huizen. met auto's vaak een band op de stoep betekent dit dat mensen met een beperking zich vaak niet gemakkelijk kunnen verplaatsen. waar nu auto's staan kunnen ook fietsen worden geplaatst."

Ook geven veel deelnemers aan dat er veel vraag is naar parkeerruimte voor fietsen, omdat veel mensen kunnen de fiets niet kwijt op eigen terrein.

"In de Transvaalwijk hebben we geen achterom en weinig ruimte op de stoep om de fietsen te kunnen plaatsen. Ook wonen steeds meer families met kinderen."

Enkele specifieke opmerkingen en suggesties:

"Momenteel staan er veel fietsen voor deuren van huizen geparkeerd. Als er fietsenrekken neergezet zouden worden dan is dan kans groot dat daar ook gebruik van wordt gemaakt. Met name aan de Schoterweg."

"Ik stoer me aan alle fietsen die netjes geparkeerd staan omdat er niet genoeg rekken zijn. Ik zou graag tuintjes maken op de boomspiegels maar die staan vol met fietsen. Tegenover ons de Cronje parkeergarage daar zouden buurtbewoners graag hun fiets droog neer kunnen zetten. Of maak stallingen op de enorme stoepen bij de ingang van de parkeergarage, liefst overdekt, dan gaan mensen hun fietsen daar wel neerzetten. Als er geen stallingen komen, vergroen het dan, zonde al die verharding die niet gebruikt wordt."

"Mensen wonen met steeds meer personen in de (gesplitste) woningen en appartementen. Daar naast zijn er heel veel meer fietsen dan een aantal jaar geleden. Is veeeeel te veel op onmogelijke plekken."

Groen in de buurt

Een groot percentage deelnemers uit Transvaalwijk (42%) kiest extra ruimte voor groen, tegenover gemiddeld 32% over heel Haarlem. Deze deelnemers noemen vaak dat ze groen belangrijk vinden voor een leefbare buurt met het oog op het (toekomstige) klimaat. Dit is een argument dat ook in andere wijken vaker terugkomt. Deelnemers geven geregeld aan dat Transvaalwijk erg verstedend is.

"In de Transvaal met name in de zomer geen fijn klimaat door de verstedening."

"Ik vind niet dat er te weinig groen is, maar in mijn ogen kan er nog veel meer groen bijkomen voordat ik niet meer zal zeggen dat meer groen altijd beter is. Bovendien is het op een hete zomerdag merkbaar warmer in de bestrate delen t.o.v. bijvoorbeeld het Zaanenpark of de begraafplaats Kleverlaan. Ik droom ervan hoe lekker koel de rest van de wijk kan worden."

"Dit vind ik ook een grote prioriteit. Onze buurt bestaat alleen uit steen. Er zijn bijna geen bomen. Meer groen zou enorm welkom zijn. Grasveldjes, perkjes, maar vooral bomen."

Vogelenwijk (Noord)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem.
 - Voor parkeren van fietsen wordt gemiddeld genomen iets minder ruimte gekozen. 15% kiest voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 31% van de deelnemers uit Vogelenwijk kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 19% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 22% van de deelnemers uit Vogelenwijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 53% reist met de auto naar het werk, dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (14%) naar het werk. 28% reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer de helft van de deelnemers (49%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken.
 - 92% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. Dit is het hoogste percentage van alle wijken.
- Samengevat:
 - Er lijkt (net) voldoende parkeerruimte voor auto's van bewoners te zijn in deze wijk. De meeste mensen (92%) parkeert de auto in de eigen straat. Er hoeft voor een meerderheid van de deelnemers niet direct meer ruimte bij. Er wordt wel overlast ervaren doordat huishoudens meerdere auto's hebben en bedrijfsbusjes.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Vogelenwijk (Noord)

Auto's parkeren in de buurt

De meerderheid van de deelnemers laat de ruimte zoals nu en veel van deze mensen geven aan dat er (nu nog) genoeg ruimte om te parkeren/geen (te) hoge parkeerdruk is.

"Het is beperkt, maar bij ons in de buurt prima te doen. Moeten echter geen plekken verdwijnen!"

Het is voor veel mensen belangrijk om ieder geval een auto dichtbij huis te kunnen parkeren, huishoudens met meerdere auto's of bedrijfsbussen zorgen voor irritatie en overlast.

"Het zou fijn zijn als we allemaal onze auto kwijt kunnen. Helaas zijn er diverse gezinnen met 3 of 4 auto's per gezin, waaronder ook Bedrijfsauto's. Is het echt nodig deze allemaal in de wijk op het woonadres te parkeren? Twee auto's per woonadres en de rest op bv parkeerplaats Haarlem terrein."

"Er staan teveel bedrijfsauto's in de buurt. Er zijn teveel vergunningen afgegeven voor het splitsen van een gezinswoning."

Diverse deelnemers geven aan dat betaald parkeren en/of vergunningen niet hun voorkeur hebben en volgens hen ook niets opleveren in deze wijk.

"De straat staat in de nacht vol met auto's, maar als alle plekken bezet zijn bij een late thuiskomst zal je iets verder moeten lopen. Het invoeren van betaald parkeren helpt NIETS aan het beperken van auto's, dus gewoon aanvaarden dat je dan iets verder moet lopen. Het verdichten van wijken met meer huizen helpt natuurlijk niet aan het beperken van het parkeren. Ook als parkeren bij de nieuwe flatwoningen onder het gebouw zou moeten plaatsvinden, want mensen in een sociale huurwoning hebben niet het geld om ook een parkeerplaats te huren. De kosten voor het creëren van parkeerkelders zijn hoog, dus zal de huur van een plek navenant zijn."

"In de vogelbuurt is geen parkeer probleem. Betaald parkeren lost niets op. Slim omgaan met ruimte kan op zoveel manieren."

Fietsen parkeren in de buurt

Voor parkeren van fietsen wordt gemiddeld genomen iets minder ruimte gekozen. 15% kiest voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 31% van de deelnemers uit Vogelenwijk kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem. Deelnemers geven in hun motivaties vaak aan dat veel mensen eigen terrein hebben waar fietsen geparkeerd kunnen/moeten worden.

"Bijna iedereen heeft hier in de wijk een voortuin of een achterom waar de fietsen gestald kunnen worden. In het plan om fietsenstallingen te plaatsen in de openbare ruimte in deze wijken is complete onzin."

Een meerderheid laat de ruimte voor het parkeren van fietsen zoals nu. Vaak geven mensen aan dat er voldoende ruimte is en waar mogelijk dat mensen op terrein moeten parkeren.

"In mijn ervaring staan er wel eens wat fietsen geparkeerd op het trottoir. Maar over het algemeen staan ze toch in het voortuintje of achter in de schuur."

Deelnemers die meer ruimte kiezen geven argumenten die we ook in andere wijken terugzien: fietsen zijn obstakels op de stoep; als je fietsen meer wilt stimuleren dan moet er ook meer ruimte komen; en er is nu te weinig ruimte om fietsen (veilig) te parkeren.

"Er worden tijdens openingstijden van de Toerist fietsen geparkeerd op de Spaarndammerdijk en dat zorgt soms voor gevaarlijke situatie of verminderde doorstroom."

"Veel huizen hebben geen achterom. Hierdoor staan er veel fietsen op de stoep. Gedoog fietsschuren/aanbouwjes vergunningsvrij in voortuinen een maak overkapte stallingen in de wijken."

Samenkomen in de buurt

Voor samenkomen in de buurt wordt gemiddeld genomen iets minder ruimte gekozen. 41% kiest voor minder ruimte, tegenover 36% die hier minder ruimte voor kiest over heel Haarlem.

Deelnemers geven in hun motivaties vaak aan dat samenkomen samengaat met ander ruimtegebruik zoals meer groen en bredere stoepen. Maar er zijn ook deelnemers die aangeven dat zij zich juist ergeren over hoe buurtbewoners zich de stoep toe-eigenen.

"Dat lost zich op met meer groen, wandel en sport gelegenheid."

"Er is al genoeg ruimte en een doorn in het oog hoe vele bewoners (o.a. Marnixstraat en Van Nesstraat) oneigenlijk de openbare ruimte toe-eigenen door het plaatsen van banken picknicktafels en speelgoed terwijl men zelf een voor en achtertuin heeft. Ik hoop dat de Gemeente Haarlem hier op gaat handhaven."

Deelnemers die meer ruimte kiezen of de ruimte zo laten geven argumenten die we ook in andere wijken terugzien: samenkomen gaat samen met ander ruimtegebruik (zoals groen), samenkomen is belangrijk tegen eenzaamheid en voor sociale cohesie en er zijn weinig plekken om samen te komen (vooral voor jongeren en ouderen).

"Picknick banken zou leuk zijn!"

"Dit is belangrijk. Veel mensen komen niet uit Haarlem en vinden het moeilijk om een sociaal netwerk op te bouwen. Voor mijn kinderen geldt dat ze nog geen vrienden."

"Vooral voor jongeren en ouderen."

Amsterdamsewijk (Oost)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. Voor de meeste opties kiest een iets kleiner percentage voor extra ruimte dan gemiddeld voor Haarlem gekozen wordt, behalve voor de opties groen, parkeren van fietsen en parkeren van auto's:
 - 34% kiest voor meer ruimte voor groen, tegenover 32% gemiddeld voor Haarlem.
 - Voor parkeren van fietsen kiest 20% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem. 26% van de deelnemers uit Amsterdamsewijk kiest voor minder ruimte, tegenover 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 28% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 22% van de deelnemers uit Amsterdamsewijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 53% reist met de auto naar het werk, dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (17%) naar het werk. 25% reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer 60% ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is veel vergeleken met andere wijken.
 - 75% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. 18% geeft aan de auto verderop in de buurt te parkeren.
- Samengevat: In Amsterdamsewijk zien we dat mensen voor wat betreft het parkeren van de auto vaak overlast ervaren door bezoekers/bedrijfsauto's van buiten de wijk.
Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Amsterdamsewijk (Oost)

Auto's parkeren in de buurt

De meeste deelnemers uit Amsterdamsewijk kiezen ervoor de ruimte zo te houden voor auto parkeren. Er is (net) genoeg ruimte volgens hen. Er zijn ook deelnemers die aangeven dat de ruimte wel anders of efficiënter kan worden gebruikt. Enkele suggesties:

“Ruimte houden maar anders bestemmen: graag de gratis parkeerterreintjes voor vergunninghouders maken zodat in de straten meer groen kan staan.”

“Ik vind het belangrijk dat bewoners hun auto 'gratis' bij hun woning kunnen parkeren en niet-bewoners door hoge parkeertarieven uit de buurt worden geweerd.”

“Maar dan wel betaald parkeren, dan kunnen al die hotelgasten hun auto ergens anders parkeren en hebben we voldoende ruimte.”

Mensen die meer ruimte willen geven aan dat er nu te weinig plek is of dat er te veel mensen van buiten de wijk of te veel bedrijfsauto's geparkeerd staan.

“Er is een gigantisch tekort aan parkeerplaatsen. Mensen werken in de stad, gooien hun auto bij ons in de straat en gaan op de fiets naar het centrum. Autobedrijven aan de Amsterdamse Vaart zetten overal reparaties auto's neer en de gemeente doet er niks mee.”

“Er moeten hier meer plekken komen voor de auto's van de bewoners. De grootste ergernis is dat mensen hun auto hier parkeren en dan hun fiets pakken om naar huis te gaan in de stad. Of auto's die hier soms weken tot maanden lang op dezelfde plek staan. Daardoor moet ik soms 3 rondjes rijden om een plek te vinden of 10 minuten lopen verderop parkeren.”

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte voor fietsen kiezen noemen vaak dat in Amsterdamsewijk veel mensen plek hebben in een eigen schuur of voortuin om de fiets te parkeren. Extra ruimte is daarom volgens velen niet nodig.

“90 procent van de woningen heeft een tuintje in deze wijk. Mensen moet gewoon de fiets achter in de tuin zetten.”

Hoewel sommige deelnemers opmerken dat fietsen niet altijd goed worden geparkeerd.

“Je ziet (bak)fietsen geparkeerd staan op de stoep terwijl men een achterom/schuur/tuin heeft. Als iedereen die een achterom heeft de fiets van de stoep haalt is het ook makkelijker lopen met een kinderwagen of rollator.”

Ook wordt er soms opgemerkt dat er voor mensen zonder eigen ruimte wel betere parkeermogelijkheden zouden moeten komen.

“Wij wonen op een bovenwoning en hebben als een van de weinige in deze buurt geen schuur, dus staan de fietsen bij weer en wind buiten. Dus overdekte/veilige stalling zou wenselijk zijn.”

Groen in de buurt

In Amsterdamsewijk kiest 34% van de deelnemers, iets meer dan gemiddeld voor Haarlem (32%), voor extra ruimte voor groen. Door mensen die meer ruimte kiezen, wordt geregeld benoemd dat groen belangrijk is voor het welzijn en een goed gevoel en specifiek vindt men het belangrijk met het oog op opwarming en klimaatverandering. Deelnemers die dit voldoende vinden noemen de mogelijkheden die er al zijn, zoals Reinaldapark en Amsterdamsevaart. Er worden soms negatieve opmerkingen geplaatst bij het onderhoud van het groen en over hondenoverlast.

“De plasbak vind ik erg onnodig aan het zomerkade (geeft overlast en ruikt). Bij de bestrating kan meer groen.”

“Bredere stoepen. In smalle straten aan maximaal 1 kant parkeren. Dit bevordert wandelen, spelen, ruimte voor groen, begaanbaarheid voor mindervaliden, veiligheid.”

“De esplanade heeft een geluidsscherm nodig en Reinaldapark meer natuur i.p.v. alleen gras. De wijk zelf verdient meer kleine groenstukjes.”

“Groen is altijd goed, voor het milieu, voor het humeur, voor het aanzicht. Nu staan er wat zielige boompjes.”

Sporten in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen noemen vooral dat er al mogelijkheden zijn om te sporten zoals het Reinaldapark langs de Amsterdamse vaart. Het Reinaldapark zou naast sporten ook ingericht kunnen worden op ontspanning en natuur in plaats van alleen sporten.

“Op zich wel belangrijk maar naar mijn idee is het Reinaldapark helemaal ingericht op sport (en niet op ontspanning, gezelligheid en natuur). Daar is best ruimte voor meer diversiteit.”

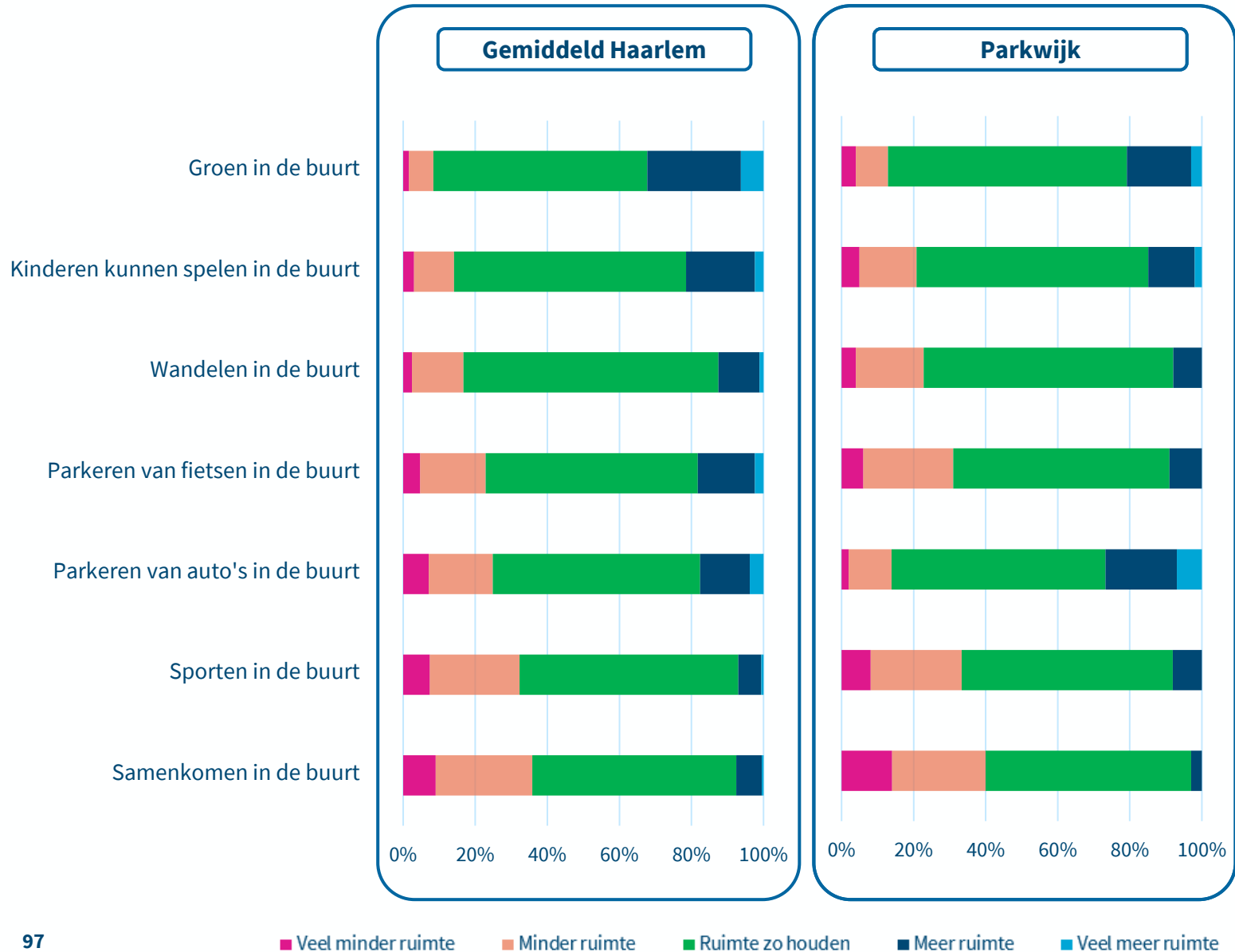
“Sporten kan in deze buurt langs de Amsterdamse vaart, en in het Reinaldapark.”

Deelnemers die meer ruimte kiezen noemen vooral dat de (weinige) mogelijkheden die er zijn niet uitnodigend zijn. Daarnaast zijn er ook weinig toestellen.

“Er zijn te weinig betaalbare sportscholen in deze buurt. Ook gratis toestellen buiten zijn zeer schaars en niet uitnodigend. Plaats ook wat toestellen en mogelijkheden op de groene strook op de Amsterdamsevaart.”

Parkwijk (Oost)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit Parkwijk wijken in hun keuzes iets af van gemiddelde Haarlemmers. Met name de opties groen en parkeren wijken af. Voor groen wordt iets minder ruimte gemaakt dan gemiddeld in Haarlem en voor auto parkeren wat meer.
 - Voor groen kiest 21% voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 32% van gemiddeld Haarlem. 13% kiest voor (veel) minder ruimte voor groen, ten opzichte van 9% van gemiddeld Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 27% voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 18% van gemiddeld Haarlem. 14% kiest voor (veel) minder ruimte voor auto parkeren, ten opzichte van 25% van gemiddeld Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 53% reist met de auto naar het werk, dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (11%) naar het werk. 29% reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer twee op de vijf deelnemers (41%) ervaart de parkeerdruk als druk tot zeer druk. Dit is minder dan in veel andere wijken.
 - 66% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. 24% parkeert de auto op eigen terrein, dat is meer dan bijna alle andere wijken.
- Samengevat: Hoewel er relatief niet heel veel parkeerdruk wordt ervaren in de Parkwijk kiezen deelnemers uit deze wijk meer dan gemiddeld voor meer ruimte voor auto parkeren. Voor groen willen veel deelnemers uit de Parkwijk meer ruimte maken, maar niet zoveel meer als gemiddeld in Haarlem.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Parkwijk (Oost)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor parkeren schrijven met name dat er nu (te) weinig ruimte is voor parkeren voor bewoners en dat het belangrijk is dat er voldoende (het liefst gratis) ruimte is.

"Te weinig parkeer ruimte vaak zoeken in anderen straten wat overlast geeft voor de bewoners."

"Belangrijk vooral voor mensen met wisselende diensten, nachtwerk, die niet van het openbaarvervoer gebruik kunnen maken. En die slecht ter been zijn."

"Te weinig parkeerplaatsen voor bewoners en bezoek."

"Gratis parkeren waar je woont is belangrijk."

Ook schrijven mensen dat de parkeeroverlast vooral wordt veroorzaakt door bewoners met meer dan één auto en niet-bewoners. Sommige deelnemers denken dat handhaving hierop de parkeerdruk zal verminderen en dat er dan niet meer ruimte nodig zou zijn.

"De werknemers van bedrijven parkeren hier ook op de stoep. Daardoor is er onvoldoende parkeerplaats."

"Er zijn teveel auto's voor de beschikbare plaatsen. En mensen parkeren hun auto's hier in onze wijk, pakken hun fiets uit de auto en gaan naar elders."

"Aanhangers verwijderen is in ieder geval een oplossing. Iedereen zet maar neer."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor auto parkeren schrijven met name dat autogebruik (enigszins) ontmoedigd zou moeten worden, met name ten behoeve van leefbaarheid.

"In sommige delen van Zuiderpolder zijn er erg veel parkeerplekken, zeker in verhouding tot de hoeveelheid groen. Dit zorgt er voor dat het straatbeeld gedomineerd wordt door auto's."

"Teveel auto's, staan ook overal dubbel geparkeerd. Niet nodig en niet veilig."

Deelnemers uit Parkwijk die (veel) minder ruimte zouden willen voor auto parkeren wijzen ook op de parkeeroverlast door bezoekers in de wijk, met name die van het Reinaldapark:

"Een stuk van het Reinaldapark in leveren te bate van het Reinalda huis. Erg slecht."

Kinderen kunnen spelen in de buurt

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor kinderen die kunnen spelen in de buurt schrijven met name dat kinderen niet hoeven te spelen in de openbare ruimte, maar in een park of speeltuin.

"Hoeft niet altijd in een speeltuin. Met takken slepen en over boomstammen klauteren is ook leuk."

"Aparte ingedeelde ruimte in de buurt is prima voor de kinderen maar niet dichtbij de woningen."

"Ja. Duidelijk. Maar niet ieder spel heeft voorzieningen nodig. Spelen kan ook in het openbaar groen voor op samen kom plekken."

"Parken bieden speelruimte voor kinderen."

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor spelende kinderen schrijven met name dat het belangrijk is dat kinderen voldoende (goede) ruimte hebben om buiten te spelen.

"Kinderen moeten ongestoord kunnen opgroeien in een veilige, prettige en gezonde omgeving."

"Te weinig fijne grote speeltuinen en teveel piepkleine met slechts enkele toestellen."

"Minder beeldscherm, meer spelen, zo belangrijk."

Groen in de buurt

Deelnemers die kiezen voor (veel) meer ruimte voor groen in de buurt schrijven met name dat een groene buurt fijn en leefbaar is.

"graag meer bomen en mooie perken, goed voor iedereen"

"Belangrijk voor milieu en look and feel."

"Op zich heeft onze buurt redelijk groen maar Haarlem is verder echt te versteend. In onze wijk verdwijnt ook steeds meer groen. Het gebouw link is geplaatst en de blauwe Wetering zal ook bomen kosten. De Schipholweg is veel te grijs. Dit geldt ook voor de Amerikaweg richting Schalkwijk."

Deelnemers die (veel) minder ruimte voor groen zouden willen schrijven dat er al (meer dan) genoeg groen in de buurt is

"Er is al genoeg groen en wat er is word niet al best onderhouden."

Sporten in de buurt

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor sporten in de buurt schrijven met name dat er nu al (ruim) voldoende ruimte is voor sport in de buurt en dat sporten ook en/of beter buiten de buurt kan.

"Er is veel open ruimte en een Johan Cruyffcourt."

"Sporten in de buurt gebeurt hier vrijwel niet omdat er weinig (buiten het Reinalda park) of geen sport mogelijkheden zijn."

"Er staan her en der apparaten. Die worden lang niet altijd gebruikt. Aanbod is voldoende zo."

"Genoeg aanwezig."

"sporten kan ook elders, in de sportschool. hoeft niet perse buiten."

"Er zit al een sportschool in de wijk en een voetbal kooi in het park vlakbij dus meer ruimte is zeker niet nodig."

Slachthuiswijk (Oost)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. Drie opties wijken iets af:
 - Voor groen kiest een iets kleiner percentage (27%) voor extra ruimte, tegenover 34% voor Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 24% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. Slechts 18% van de deelnemers uit Slachthuiswijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
 - In deze wijk kiest maar een klein percentage deelnemers voor extra ruimte voor parkeren van de fiets. 13% kiest meer ruimte, tegenover 18% voor heel Haarlem. 35% van de deelnemers uit de wijk kiest voor minder ruimte, tegenover 23% voor heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 59% reist met de auto naar het werk, dit is redelijk vaak vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (12%) naar het werk. 24% reist met de fiets naar het werk.
 - Bijna de helft van de deelnemers (48%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt.
 - 76% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. 15% parkeert de auto op eigen terrein. Vergeleken met andere wijken is dit gemiddeld.
- Samengevat:
 - In principe lijkt er voldoende parkeerruimte voor auto's in deze wijk, maar er is overlast doordat mensen die niet in de wijk hoeven te zijn hun auto parkeren. Relatief vaak wordt door deelnemers genoemd dat betaald parkeren hier een goede oplossing voor zou zijn.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Slachthuiswijk (Oost)

Auto's parkeren in de buurt

Mensen die minder ruimte kiezen noemen dezelfde argumenten die ook in andere wijken worden genoemd. Deelnemers geven aan voorstander te zijn van het ontmoedigen van auto's, ze zien graag meer inzet op zaken als autodelen of OV, het zijn mensen die zelf geen auto hebben, ze ervaren overlast door foutgeparkeerde auto's, of ze geven bijvoorbeeld aan dat één auto per gezin de max zou moeten zijn. Specifiek over de Slachthuiswijk schrijft een deelnemer:

“Onze straat heeft al een mooi evenwicht qua ruimte voor de diverse zaken. Wel mag de ruimte om te parkeren wat worden teruggebracht. Bijvoorbeeld door de bezoekers van het Reinaldapark en de moskee te dwingen hun auto thuis te laten.”

Deelnemers die de ruimte zo laten, geven aan dat er genoeg ruimte is voor parkeren voor bewoners. Veel deelnemers geven aan dat de problemen die er zijn, komen door parkeerders van buiten de wijk. Een geschikte oplossing zou volgens diverse deelnemers zijn om betaald parkeren in te voeren.

“Er is voldoende ruimte alhoewel door het gratis parkeren de buurt wel gebruikt wordt door mensen van buiten om te parkeren en dan de stad in te wandelen (of op vakantie te gaan en hier te parkeren en dan met de bus naar Schiphol gaan - dit laatste zou opgelost kunnen worden door een gratis of 1 euro parkeer garage te bouwen ergens langs bus 300 route).”

“Parkeren is op zich goed te doen, alleen de bedrijven die in de wijk aanwezig zijn (naast station Spaarnwoude) zorgen overdag vaak voor overtollige auto's. Die juist parkeeropties wegneemt van bewoners en daar moet naar gekeken worden met die bedrijven.”

“Parkeren alleen betaald maken. Niemand wil natuurlijk betalen maar het moet echt gaan gebeuren.”

Deelnemers die meer ruimte kiezen voor het parkeren van auto's, geven aan dat de parkeerdruk hoog is doordat dagjesmensen komen parkeren, mensen die uitwijken vanuit het centrum of bezoekers (bijvoorbeeld van een bolderhal)

“parkeren in de buurt is moeilijker i v m stadparkeerders en vergunning gebied mensen willen gratis parkeren.”

“Als er een ander parkeerbeleid zou zijn zou ik hier niet voor kiezen. Er is voldoende, maar er wordt in de wijk geparkeerd om daarna met de bus naar bv Amsterdam te gaan. Dus plekken van bewoners gaan ten koste van forenzen die de hele dag parkeren.”

“De parkeerdruk in mijn straat is zeer hoog. Er is een boulderhal in mijn straat. Sporters komen veelal met de auto en er is de hele dag nauwelijks plek voor bewoners om te parkeren. Dit is zeer vervelend.”

Fietsen parkeren in de buurt

Een relatief groot aantal deelnemers kiest voor minder ruimte voor het parkeren van de fiets. Deze deelnemers noemen vooral dat er al genoeg plek is of dat er niet (nog) meer fietsen op de stoep bij moeten komen. Ook kunnen mensen fietsen op eigen terrein stallen.

“Bijna alle woningen hebben ruimte om de fiets te stallen, veel voortuinen en schuren.”

Mensen die de ruimte zo laten geven vaak aan dat het stallen beter georganiseerd zou mogen worden.

“Staan vaak op de stoep ook de bakfietsen. (maar ze moeten het ook parkeren).”

“kan iets beter, maar het lukt in mijn straat.”

“Het zo beter zijn om een paar fietsenrekken te plaatsen, nu staan de fietsen her en der.”

Mensen die meer ruimte kiezen voor het parkeren van fietsen geven aan dat dit gewenst is, zeker omdat het fietsen tegenwoordig gestimuleerd wordt.

“Nu is er geen parkeerplek voor fietsen, wel voor auto's. Fietsen staan nu voor de deur bij mensen en ik heb zelf ook een waarschuwing gekregen omdat ik mijn fiets aan de lantaarnpaal vast maakte. Tegenstrijdig als je wilt dat mensen vaker wandelen of de fiets nemen.”

Groen in de buurt

Mensen die de ruimte voor groen zo laten, geven vaak aan dat de wijk heel groen is. Wel worden er diverse opmerkingen gemaakt over het onderhoud dat volgens sommigen te wensen over laat.

“Onze wijk heeft heel veel groen, en dat geeft vaak nog overlast ook. De vele bomen die er zijn worden slecht onderhouden. Wortels die de tegels omhoog drukken en bomen die omwaaien is een gevaar voor de burger. Neem als voorbeeld 3 jaar geleden aan de Richard Holkade waar verschillende bomen zijn omgewaaid door slecht onderhoud van de gemeente.”

“Nu is er relatief wat groen. Dat mag meer, maar onderhoud is nu al minimaal.”

Mensen die meer ruimte kiezen voor groen vinden dit om diverse redenen belangrijk, zoals het goede gevoel dat groen geeft, het effect op de gezondheid, het belang voor het klimaat en andere zaken die ook voor deelnemers uit andere wijken gelden. We zien enkele opmerkingen specifiek voor de wijk.

“Hier mag meer ruimte voor zijn. In de Slachthuisbuurt is er enorm veel braakliggend terrein en zijn er veel oude leegstaande gebouwen. Deze grond heeft veel potentie voor meer groen.”

“Erg weinig park in de buurt. Reinaldapark voelt niet als een park, te weinig bomen en ander groen plus vaak onder water gelopen. Oosterpark stelt ook niets voor. Mooi voorbeeld is het Erasmus park in Amsterdam. Niet veel ruimte voor nodig.”

“Onze straat heeft al een mooi evenwicht qua ruimte voor de diverse zaken. Wel mag de ruimte om te parkeren wat worden teruggebracht. Bijvoorbeeld door de bezoekers van het Reinaldapark en de moskee te dwingen hun auto thuis te laten.”

“Op zich heeft onze buurt redelijk groen maar Haarlem is verder echt te versteend. In onze wijk verdwijnt ook steeds meer groen. Het gebouw link is geplaatst en de blauwe Wetering zal ook bomen kosten. De Schipholweg is veel te grijs. Dit geldt ook voor de Amerikaweg richting Schalkwijk.”

Veerpolder (Oost)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties minder vaak extra ruimte dan de gemiddelde keuze voor Haarlem. We zoomen in op drie opties:
 - Voor groen kiest 24% extra ruimte, tegenover 34% voor Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 25% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. Slechts 14% van de deelnemers uit Veerpolder kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
 - In deze wijk kiest maar een heel klein percentage deelnemers voor extra ruimte voor parkeren van de fiets. 5% kiest meer ruimte, tegenover 18% voor heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 45% reist met de auto naar het werk, dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken. Ongeveer een kwart van de mensen reist met het OV (23%) en de fiets (24%) naar het werk.
 - Bijna de helft van de deelnemers (49%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken.
 - 56% van de deelnemers, het grootste aandeel van alle wijken, parkeert de auto op eigen terrein.
- Samengevat:
 - Ondanks dat 56% van de deelnemers de auto parkeert op eigen terrein en 35% van de deelnemers deze parkeert in de eigen straat, blijkt uit de motivaties dat er vooral overlast is doordat mensen van buiten de wijk komen parkeren. En hoe verder mensen van het centrum af wonen, hoe minder goed het centrum op een andere manier dan met de auto te bereiken is.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Veerpolder (Oost)

Auto's parkeren in de buurt

Vergeleken met enkele andere wijken kiest maar een klein percentage deelnemers voor minder ruimte voor parkeren van auto's in de buurt (14%). Deelnemers die minder ruimte kiezen, geven in hun motivaties geregeld aan dat auto's wat hen betreft ontmoedigd mogen worden of dat er in de buurt genoeg plek is voor bewoners. Als er al een probleem is, dan komt dat doordat mensen van buiten de wijk komen parkeren. En hoe verder mensen van het centrum af wonen, hoe minder goed het centrum op een andere manier dan met de auto te bereiken is.

"Dit mag wat mij betreft verminderd worden. Straat wordt nu ook veel gebruikt door mensen die op bezoek komen en de stad ingaan. ik heb daar liever extra groen voor. Richt daarvoor P&R buiten de stad in."

"Auto zijn veel te prominent aanwezig, de houtmarkt zou zo veel mooier zijn zonder auto's."

"Fietsen is geen alternatief voor auto's. Zo lang er geen tram of metro is. Zijn auto's hard nodig. Bussen zijn slecht geregeld in Haarlem."

Mensen die de ruimte zo laten geven vaak aan dat er geen probleem is met parkeren, maar dat bezoekers (die niet in de wijk zelf hoeven te zijn) geweerd moeten worden.

"Het zou goed zijn om dagjesmensen die in onze wijk parkeren te mijden. Maar dat mag niet ten koste gaan van onze eigen parkeerrechten in de buurt. Dus als betaald parkeren wordt ingevoerd toegang voor iedereen tot een vergunningstelsel en een bezoekersregeling."

"Heb eigen parkeergelegenheid en er is voldoende parkeergelegenheid rondom woning."

"ik zou niet weten hoe er meer plekken bij kunnen komen"

"Buurt is op piekmomenten overbelast met geparkeerde auto's, maar overall nog hanteerbaar. betreft gebied rondom de koepel: nu betaald parkeren en er komt nog een (te?) kleine parkeergarage. Deel overlast komt ook door de 2e (3e) auto. Dit moet niet meer mogelijk zijn. 1 auto per adres. Ook voor bedrijfsbusjes moet dit gelden. Kiezen voor je bedrijfsbus of je auto. Op deze manier kunnen ZZP'ers zelf kiezen wat zwaarder weegt: busje voor de deur of deze elders moeten parkeren (polder?)."

"Als de gemeente zich aan zijn eigen normen gaat houden, en niet voortdurend onder zijn eigen regeltjes uit kruipt, is er geen probleem. In deze buurt is (net) voldoende parkeergelegenheid, helemaal als parkeergelegenheid in het centrum op orde is, en onze buurt niet overspoeld wordt door mensen die eigenlijk in dat centrum hadden willen zijn."

Mensen die meer ruimte kiezen voor auto's noemen ook vaak dat het een probleem is dat mensen die in het centrum moeten zijn, hun auto's in de wijk parkeren.

"Voor horeca en de binnenstad in de buurt zijn er geen voorzieningen, waardoor onze buurt vol loopt."

"Omdat wij betaald parkeren hadden ingevoerd, in verband door overlast van wild parkeren. Veel werknemers, vooral politie zetten hier gratis hun auto neer. En laten hun door collega's hier brengen."

"Zeer belangrijk. Er bestaan nog steeds auto's. Maar in Haarlem worden die verbannen. Straks gaan ze je nog vuil aankijken als je een auto hebt."

Fietsen parkeren in de buurt

Een iets groter aandeel dan gemiddeld kiest in Veerpolder voor minder ruimte voor het parkeren van fietsen. Deelnemers geven aan dat er genoeg plek is voor fietsers, of dat er niet meer ruimte voor maken of moet worden gemaakt.

"Iedereen kan ze fiets nu kwijt. Dus is het goed zo."

"We kunnen als je uit je werk komt de auto al niet kwijt dus fietsen erbij liever niet."

Ook mensen die de ruimte zo laten geven aan dat er genoeg plek is, of dat er niet speciaal extra ruimte nodig is voor het parkeren van de fiets.

"Wordt gewerkt aan uitbreiding bij het station. Privé genoeg plaats."

"Dat is prima zo. Fietsen hoeven niet overal op straat te staan."

"Er is geen expliciete parkeerplek maar dat is ook niet nodig."

"Ruimte in zowel de parkeergarage, schuurtjes in achtertuinen en zo nodig op straat."

Sommige deelnemers ervaren wel een tekort aan parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld op een specifieke plek.

"Heel weinig fietsenrekken in de buurt. Vooral bij de oerkap is het slecht geregeld."

Groen in de wijk

In deze wijk zetten relatief minder deelnemers in op extra ruimte voor groen in vergelijking met andere wijken. In de motivaties van deelnemers zien we veel genoemd worden dat er al wordt gewerkt aan vergroening. Over het algemeen zijn deelnemers daar tevreden mee. Soms wordt opgemerkt dat meer groen altijd welkom is. Deelnemers die de ruimte voor groen zo laten als nu schrijven bijvoorbeeld:

"Meer groen is beter. Altijd. Groene buurt is ook een koele buurt in de zomer!"

"Vooral in de industriewijk ontbreekt groen maar dat is voor mij al 40 jaar een doorn in het oog."

"Als bewoners werken we hard aan meer groen in de buurt. Sinds relatief kort steunt de gemeente dit een beetje, maar dat kan natuurlijk wel iets meer."

"Is al mooi in ontwikkeling en toegenomen."

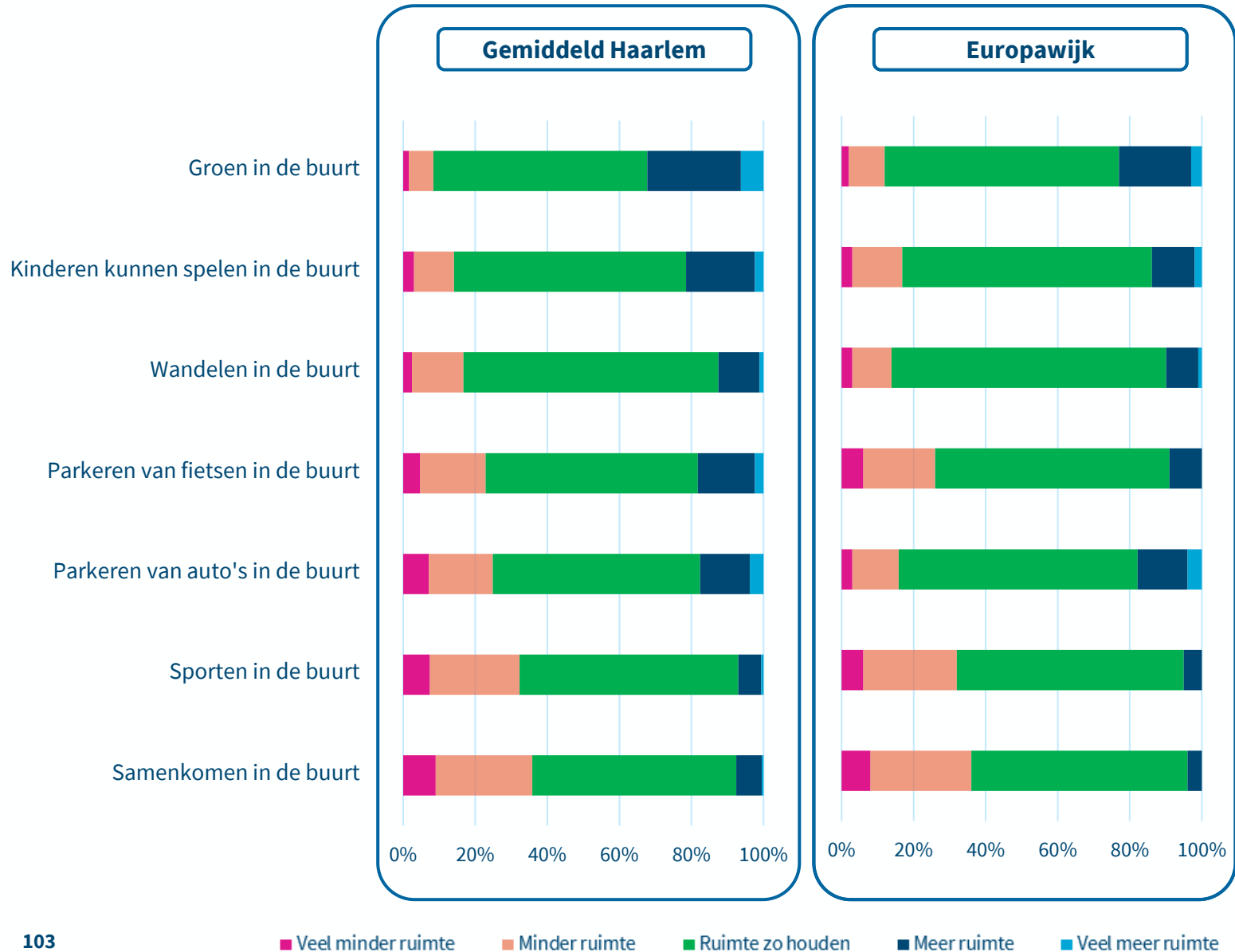
Deelnemers die voor meer ruimte kiezen:

"There could be a buffet zone with a park between the residential area and the dumpster."

"Deze buurt begon heel versteend. Gelukkig is er al veel groen, maar dit kan nog veel beter."

Europawijk (Schalkwijk)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. Voor de meeste opties kiest een iets kleiner percentage voor extra ruimte dan gemiddeld voor Haarlem gekozen wordt.
 - Voor parkeren van fietsen kiest slechts 9% voor extra ruimte, tegenover 18% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 18% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem.
 - Voor groen kiest 23% voor extra ruimte, tegenover 32 voor Haarlem.
 - Voor ruimte voor kinderen om te spelen kiest 14% voor extra ruimte, tegenover 22% voor Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 50% reist met de auto naar het werk, dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (14%) naar het werk. 29% reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer een op de drie deelnemers (35%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is minder dan in andere wijken.
 - 73% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: Mensen ervaren relatief weinig parkeerdruk in Europawijk. Er hoeft voor veel deelnemers niet direct meer ruimte bij. Wel wordt genoemd dat het belangrijk is om dichtbij te kunnen parkeren, bijvoorbeeld voor mensen met verminderde mobiliteit. De wijk wordt als groen ervaren en deelnemers zijn daar veelal tevreden mee.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Europawijk (Schalkwijk)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen zeggen regelmatig dat de huidige ruimte voor parkeren niet efficiënt gebruikt wordt.

"Parkeren kan op sommige plekken minder. Groot parkeerterrein is soms niet nodig. Monitoren hoeveel auto's er gemiddeld in de week er staan. En dan de plek aanpassen. Kleiner maken."

"Er wordt te gemakkelijk geen gebruik gemaakt van de parkeergarages."

Verder zeggen deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen vooral dat dit andere vormen van ruimtegebruik in de weg zit.

"De auto's staan hier ook vaak bumper aan bumper zodat het bij straten ook lastig is om tussen auto's door op de stoep te komen."

"Omdat de parkeernorm andere voorzieningen zoals wonen in de weg staat, pleit ik voor minder ruimte voor het particulier parkeren. Wel genoeg ruimte voor het kort parkeren van aangepast personenvervoer, deelauto's en bezorgdiensten."

Deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen zeggen vooral dat ze nu problemen ondervinden met parkeren.

"Op de Oostenrijklaan en Duitslandlaan is het iedere ochtend een chaos sinds de Rudolf Steiner basisschool op de Duitslandlaan is gekomen, omdat veel kinderen met de auto of bakfiets worden gebracht en er gewoonweg niet voldoende parkeerruimte is."

"Veel meer auto's dan plekken terwijl er ruimte is maar daar mogen we niet parkeren want er staat geen P."

Ook zijn er deelnemers die vrezen voor toekomstige parkeerproblemen door nog te bouwen woningen.

"Gezien de enorme woningbouw (zonder parkeergelegenheid?) in de wijk verwacht ik dat de gemeenteraad ook in mijn wijk op den duur gaat zeggen dat de parkeerdruk te hoog is, dus: BETALEN! Terwijl er in de wijk nu echt geen parkeerprobleem is. Maar dat zou zomaar wel eens gecreëerd kunnen worden. Zorg dus dat er, evenredig aan de grote hoeveelheid nieuwbouw woningen, ook voldoende parkeergelegenheid bij komt."

Fietsen parkeren in de buurt

De meeste deelnemers vinden dat er voldoende ruimte is. Eén deelnemer merkt op dat het bij het winkelcentrum niet altijd goed lijkt te gaan.

"Dit gaat goed in de wijk, wel punt van aandacht bij nieuwe winkelcentrum."

En sommige deelnemers geven aan dat er aandacht kan komen voor het correct stallen van fietsen en het verwijderen van ongebruikte fietsen.

"Prima te parkeren voor fietsen. Misschien beter onderzoeken of achtergelaten fietsen zonder eigenaar sneller verwijderd kunnen worden."

Deelnemers die meer ruimte geven aan fiets parkeren noemen enkele specifieke locaties.

"Zoals al genoemd meer fietsenrekken bij de nieuwbouw van het Winkelcentrum Schalkwijk."

"Vooral bij de nieuwe hoogbouw en bij R-net punten zou het fijn zijn als je je fiets onder een afdakje zou kunnen parkeren en de fietsenrekken ook fatbikes, bakfietsen en dergelijke zouden kunnen bergen. Laat er OV-fietsen komen aub bij het OV-knooppunt Schipholweg/Europaweg."

"Bij de flats staan veel fietsen vaak ook op de stoep. Er zou wel meer ruimte mogen komen zodat die de stoep niet blokkeren."

Groen in de buurt

Een kleiner percentage dan gemiddeld kiest in Europawijk voor meer ruimte voor groen. 23% kiest extra groen, tegenover 32% gemiddeld in Haarlem. Veel deelnemers zijn tevreden met de huidige hoeveelheid groen in de buurt.

"Ik heb niks veranderd omdat ik mijn buurt wel prettig vind zo. Er is veel groen, ik kan eigenlijk altijd een parkeerplek vinden er zit een park in de buurt, etc."

"Al het groen is gestopt in het Engelandpark, helemaal prima."

Kinderen spelen in de buurt

De meeste deelnemers kiezen er ook voor om de ruimte voor spelen zo te laten als nu. Volgens hen is er voldoende ruimte hiervoor.

"Ja in onze wijk kan dat goed is een woonerf geworden erg blij mee."

"De Eenhoorn, openbare sportveldjes en andere recreatieplekken en speeltoestellen zijn er voldoende."

Er zijn deelnemers die opmerken dat de huidige faciliteiten aan verbetering toe zijn.

"Er zijn nu veel speelplekken, die kunnen wel optimaler benut en ingericht worden, maar ze hoeven niet meer ruimte in te nemen."

"In de Europawijk voelt dit in balans. De invulling van huidige gebruikte ruimte mag natuurlijk altijd meer aandacht krijgen. Door nieuwe speeltoestellen, of vaker schoonmaken ervan."

"Er is ruimte voor kinderen om te spelen in mijn buurt, maar er is een enorme versobering van speeltuinen, speelplaatsen, waarschijnlijk i.v.m. hangjongeren o.i.d.. Maak gebruik van mooi houten speel plekken waar het in de avonden niet tot hangplekken kan leiden."

Volgens sommige deelnemers mag er meer aandacht komen voor het spelen in de buurt. Dan wordt bijvoorbeeld de (on)mogelijkheid om op straat te kunnen spelen genoemd.

"Er wordt te hard gereden op de Nederlandlaan. Dus meer spelende kinderen op straat door veiligere wegen."

"Wat meer ruimte in verschillende straten om te spelen is fijn dan kan je ook makkelijker op je kleintjes letten."

Boerhaavewijk (Schalkwijk)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties ongeveer gelijk of iets minder vaak voor extra ruimte vergeleken met het gemiddelde voor Haarlem, behalve voor auto parkeren.
 - Voor groen kiest slechts 25% voor extra ruimte, tegenover 32% die hier extra ruimte voor kiest over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest een iets groter percentage (30%) voor extra ruimte, vergeleken met 18% voor Haarlem. 18% van de deelnemers uit Boerhaavewijk kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 62% reist met de auto naar het werk, dit is redelijk vaak vergeleken met andere wijken. Een klein percentage mensen reist met het OV (7%) naar het werk. 27% reist met de fiets naar het werk.
 - De helft van de deelnemers (50%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken.
 - Vergeleken met andere wijken parkeert een groot percentage (37%) de auto op eigen terrein. 59% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren en slechts 4% parkeert verderop in de buurt.
- Samengevat: Hoewel relatief veel deelnemers uit de Boerhaavewijk de auto op eigen terrein parkeren, kiezen veel deelnemers meer ruimte voor het parkeren van de auto. Deze deelnemers geven aan dat er te weinig ruimte is en dat er vaak buiten parkeervakken wordt geparkeerd. Hierbij zijn mensen bezorgd over toenemende drukte door nieuwbouw en wordt vaak genoemd dat huishoudens meer dan één auto hebben.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Boerhaavewijk (Schalkwijk)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte voor parkeren kiezen zeggen vooral dat dit ten koste gaat van ander ruimtegebruik.

"Liever groen en speeltuinen voor kinderen."

"De openbare ruimte in de stad moet weer van mensen worden en niet van voertuigen."

Een enkeling zegt dat de ruimte die er nu is niet goed wordt benut.

"Er zijn teveel auto's die op de hoeken en straten parkeren. Parkeerterreinen bij huurwoningen, worden niet goed benut, waardoor een deel niet gebruikt wordt. Zonde van de ruimte."

"Er is altijd plek, 's avonds vaak ook nog. Er zijn ook plekken die veel leeg zijn (zoals de Robert Kochlaan). Hier zou best wat parkeerterruimte kunnen wijken voor meer groen."

Deelnemers die meer ruimte voor parkeren kiezen geven in hun motivaties aan dat ze nu te weinig ruimte hebben. Er wordt volgens deelnemers geregeld buiten parkeervakken geparkeerd. Oorzaken die genoemd worden zijn dat er te weinig plekken zijn voor de huidige bewoners; dat er nieuwbouw bij gaat komen en daardoor de parkeerdruk hoger zal worden; en ook wordt vaak genoemd dat huishoudens meer dan één auto hebben.

"Het aantal parkeerplaatsen in mijn wijk is berekend op de bouw in de jaren 80. Nu hebben veel huishoudens meerdere auto's waardoor het parkeren steeds moeilijker wordt."

"Veel te weinig parkeerplekken en er wordt steeds meer gebouwd maar te weinig parkeerplekken erbij gemaakt."

"William Harveystraat is een hel om te parkeren! Sinds de nieuwbouw woningen er zijn parkeren mensen hier! Ook het volk dat naar Lidl gaat parkeert geregeld hier in de straat, waardoor er geen ruimte overblijft voor daadwerkelijke bewoners!!"

"Het is zoeken naar een plekje. Helaas moet ik wel een auto voor mijn werk"

"Openbaar vervoer is duurder dan n auto dus hebben wij deze nodig."

Groen in de buurt

Deelnemers die de ruimte zo laten of minder ruimte kiezen voor groen, geven voornamelijk aan dat er al genoeg groen is.

"De Poelpolder, Reinaldapark en Molenplas park zijn allen in de buurt. De Boerhaavewijk is ruim opgezet met veel groen."

Deelnemers die meer ruimte aan groen geven noemen de intrinsieke waarde ervan, maar noemen ook vaak dat de Boerhaavewijk al veel groen heeft.

"De Boerhaavewijk is in vergelijking met andere wijken al best groen, maar dit kan altijd meer. Een deel van de openbare ruimte zou beter benut kunnen worden voor groen. In andere buurten van Haarlem waar ik veel en graag kom zou ik het fijn vinden als er meer groen is."

Het onderhoud zou volgens sommigen wel beter mogen. Vaak merken deelnemers hiernaast op dat de ruimte mogelijk efficiënter ingedeeld zou mogen worden.

"bijvoorbeeld op de monteverdstraat niet goed nagedacht over parkeervakken. Had veel efficiënter gekund, extra plantvakken ertussen waren niet nodig geweest want erachter staan genoeg bomen en is genoeg groen. beter was geweest meer parkeervakken. Nu vaak auto's half geparkeerd in plantvak."

Sporten in de buurt

Deelnemers die kiezen voor minder ruimte geven aan dat het niet nodig is om in de buurt te sporten en dat er op fietsafstand genoeg mogelijkheden zijn. Andere deelnemers geven aan dat groen en sporten samengaan.

"Er zijn plekken waar je met de fiets heen kunt om binnen of buiten te gaan sporten. Dat hoeft niet per sé 'midden in de buurt'."

"sporten kan beter in de natuur."

Deelnemers die kiezen voor meer ruimte voor sporten geven aan dat de mogelijkheden in Reinaldapark vaak kapot worden gemaakt, maar dat er wel behoefte is aan meerdere mogelijkheden.

"Reinaldapark is een top locatie om te sporten. Helaas wordt het vaak gevandaliseerd. Meer van dit soort sportplekken rondom de Meerwijkplas of de poelpolder zijn gewenst."

Parkeren van fietsen in de buurt

Deelnemers die de ruimte zo laten of minder ruimte kiezen voor het parkeren van fietsen, geven voornamelijk aan dat de meeste woningen eigen terrein hebben waar fietsen gestald kunnen worden.

"meesten hebben eigen fietsen berging dus op straat is alleen nodig bij bushalte aan schipholweg (daar is het een bende!!!)." "

Deelnemers die meer ruimte aan het parkeren van fietsen geven noemen vooral dat fietsen gestimuleerd moet worden als alternatief van de auto. Daarnaast noemen deelnemers dat het helpt als zwerffietsen worden tegengegaan en parkeerplaatsen ervoor zorgen dat fietsen netjes gestald kunnen worden. Soms zijn er ook te weinig plekken, bijvoorbeeld bij winkelcentrum Schalkwijk en in straten waar er niet genoeg ruimte is om alle fietsen op eigen terrein te parkeren.

"Als er ruimte is c.q. goede stalling gaan er misschien meer mensen fietsen en het gaat zwerffietsen tegen.."

"Er is genoeg plek bij ons in de buurt voor de fietsen. Alleen jammer dat mensen hun fietsen altijd maar ergens neer gooien of in de weg zetten."

"Redelijk wat mogelijkheden, behalve winkelcentrum Schalkwijk. Er zijn daar te weinig beugels waar fietsen aan vastgezet kunnen worden."

Samenkomen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte kiezen om samen te komen geven met name aan hangjongeren te verwachten als deze mogelijkheden er komen. Ook geven deelnemers aan geen behoefte te hebben aan ruimte om samen te komen.

"Ben niet zo voor samenkomst plekken. Dan krijg je hang jongeren , met mogelijk overlast tot gevolg. Mensen ruimen hun rotzooi niet meer op omdat ze zich niet verantwoordelijk voelen (als ze met velen samenzijn)."

Deelnemers die meer ruimte kiezen om samen te komen geven aan met name meer behoefte te hebben aan zitplekken in de buurt.

"Fijn als hier meer faciliteiten voor zijn. Bankjes of picknicktafels zijn er niet zoveel."

Molenwijk (Schalkwijk)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit de Molenwijk kiezen voor veel opties redelijk hetzelfde als de gemiddelde Haarlemmer. Voor parkeren van auto's kiezen relatief weinig mensen voor (veel) minder ruimte vergeleken met het Haarlemse gemiddelde. Voor groen in de buurt kiezen minder deelnemers uit de Molenwijk (veel) meer ruimte en meer deelnemers om de ruimte zo te laten dan gemiddeld Haarlem.
 - Voor parkeren van auto's kiest 18% van deelnemers uit de Molenwijk voor (veel) meer ruimte, net zoveel als gemiddeld Haarlem. 11% kiest voor (veel) minder ruimte, ten opzichte van 25% van gemiddeld Haarlem.
 - Voor groen in de buurt kiest 19% van de deelnemers uit de Molenwijk voor (veel) meer ruimte, tegenover 32% van gemiddeld Haarlem. 9% kiest voor (veel) minder ruimte voor groen, net zoveel als gemiddeld Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 66% reist met de auto naar het werk, dit is redelijk vaak vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (11%) naar het werk. 18% reist met de fiets naar het werk.
 - Iets meer dan een kwart van de deelnemers uit de Molenwijk (27%) geeft aan de parkeerdruk te ervaren. Dat is erg weinig, minder dan bijna alle andere wijken. 80% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: In de Molenwijk zijn relatief weinig deelnemers bereid ruimte voor parkeren te verminderen. Een mogelijke verklaring is dat deelnemers uit deze wijk relatief lage parkeerdruk ervaren.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Molenwijk (Schalkwijk)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die (veel) minder ruimte kiezen voor het parkeren van de auto schrijven verschillende dingen. Vooral overlast door bedrijfsauto's en bezoekers van bepaalde locaties wordt vaak genoemd. Ook zeggen deze deelnemers soms dat er onvoldoende gehandhaafd wordt.

"Mensen die hun kind komen brengen naar sport, school of zelf sporten kunnen dat ook doen met de fiets. Minder autobewegingen en minder irritatie door foutparkeren en ander overlast zo als in het wild vinden van boodschappenwagens en afval."

"Veel auto's staan nu geparkeerd op niet officiële plaatsen maar gewoon op de weg. Er wordt ook noooooit op gehandhaafd."

Deelnemers die de ruimte voor parkeren laten zoals die nu wijzen erop dat er geen parkeerproblemen zijn en soms dat er ruimte over is.

"Wij wonen aan de rand van de stad. het is goed zo met parkeren."

"Het is genoeg zo, alleen natuurlijk veel te weinig laadpalen voor EV's."

"Er zijn genoeg parkeerplaatsen in de buurt en er zouden er nog meer kunnen zijn, als de garages ook voor auto's gebruikt zouden worden."

Deelnemers die (veel) meer ruimte voor het parkeren van de kiezen schrijven dat er nu te weinig ruimte voor bewoners met een auto is. Bepaalde situaties, zoals bedrijfsbusjes of bezoekers verergeren volgens hen dit probleem.

"Er zijn te weinig parkeerplaatsen voor de bewoners, laat staan voor de bezoekers van het park."

"Ik vind niet zozeer dat er meer parkeerplaatsen bij moeten komen. Maar het aantal bedrijfsbusjes is enorm toegenomen. Die staan lukraak in de hele Sloeweg. Daardoor is het vaak slingeren tussen de auto's door. Dat levert onveilige situaties op voor de spelende kinderen. Wat mijn betreft mogen de busjes elders en een parkeerverbod op de Sloeweg."

*"Er is te weinig parkeer ruimte nu iedereen met 2 of meer auto's rijdt"
"Parkeren bij mij is alleen mogelijk voor de bewoners, visite heeft geen ruimte."*

Groen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte voor groen zouden willen in hun buurt schrijven met name dat groen belangrijk is voor de leefbaarheid van de buurt.

"Bomen geven zuurstof en in een groene omgeving voelt de mens zich meer op zijn gemak."

"Omdat ik in een appartement woon en geen tuin heb is het fijn om groen in de buurt te hebben."

"Ik hou van veel groen in de stad en vind dat dit de leefbaarheid bevordert."

"Vieze buurten hier soms, beetje kille sfeer."

Enkele deelnemers noemen specifieke situaties:

"Er is voldoende groen. Alleen met het weghalen van tientallen bomen op de zuid Schalkwijkerweg moet er natuurlijk wel meer geplant worden."

"De laan vorming en rotondes hebben de openbare ruimte veel aangenamer gemaakt, deze visie zie ik graag verdergezet."

*"Er zijn veel bomen bijgekomen dit jaar
Wanneer je kijkt tussen de burgen waar ik woon is het een grote betonbak, dat kan en moet groener."*

Deelnemers die (veel) minder ruimte voor groen zouden willen schrijven met name dat er nu (meer dan) genoeg groen is in de buurt.

"In molenwijk is ruim voldoende."

"Totaal onbelangrijk en er is teveel. Dit moet echt verminderd worden om extra parkeerplekken te kunnen creëren."

Eén deelnemer benoemt ook het onderhoud van groen in Haarlem:

"Groen wordt bijna niet bijgehouden door de gemeente Haarlem, woonwijken zien er niet netjes uit, te grote en zieke bomen, overwoekerd bebossing/struiken. De gemeente Haarlem doet alleen het hoognodige veel stoepen liggen niet recht door bijvoorbeeld wortels."

Parkeren van fietsen in de buurt

Deelnemers die (veel) minder ruimte voor fiets parkeren zouden willen in hun buurt schrijven met name dat er geen of weinig behoefte is aan (extra) ruimte om fietsen te parkeren in de openbare ruimte en dat in de openbare ruimte geparkeerde fietsen overlast veroorzaken.

"Er is geen probleem met fiets parkeren in deze buurt"

"Bij ieder huis is een tuin, schuur of box waar je de fiets of bakfiets kwijt kan. Het gedrag van de gebruiker moet aangepast worden en dat bereik je niet door extra plekken te creëren."

"Teveel wild-parkeren van fietsen!"

"Geen overlast van geparkeerde fietsen."

Deelnemers die (veel) meer ruimte voor fiets parkeren willen schrijven vooral dat er nu (te) weinig (goede) plekken zijn om fietsen te parkeren.

"Afen toe zijn alle rekken vol en dat is heel vervelend."

"Fietsen moeten ergens aan vast gemaakt kunnen worden om diefstal te ontmoedigen. Stimuleert mensen om voor korte stukjes de fiets te pakken i.p.v. de auto."

Ook schrijven deelnemers over specifieke situaties waar fiets parkeren niet goed geregeld is, met name rondom winkelcentrum Schalkwijk:
"Met de ontwikkelingen rond winkelcentrum Schalkwijk moeten daar meer fiets parkeerplekken komen, want het is nu rommelig met veel fietsen voor de deur van AH/Aldi."

"Bij winkelcentrum Schalkwijk is er geen rekening gehouden met fietsrekken. Het zijn er veel te weinig. Gevolg: iedereen zet zijn fiets maar ergens neer. Zonde!"

"Die nietjes in het winkelcentrum werken voor geen meter, er kunnen maar 2 fietsen aan vast. Daarnaast dus die huurscooters gewoon verbannen uit Haarlem of afspraken maken hoe ze geparkeerd moeten worden anders boete aan de laatste die hem gebruikt heeft. Ook al die veganistische bakfietsmoeders mogen wel een keer aangepakt worden, die pleuren al die dingen ook overal maar neer."

Meerwijk (Schalkwijk)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Voor de meeste opties kiezen deelnemers uit Meerwijk minder vaak voor extra ruimte en wordt iets vaker voor minder ruimte voor opties gekozen. Voor auto parkeren wordt wel vaker meer ruimte gekozen dan gemiddeld.
 - Voor parkeren van fietsen kiest 37% voor minder ruimte, een stuk meer dan 23% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 34% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 12% van de deelnemers uit Vondelkwartier kiest voor minder ruimte maken voor auto parkeren, tegenover 25% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 63% reist met de auto naar het werk, dit is redelijk vaak vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (12%) naar het werk. 20% reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer de helft van de deelnemers (52%) ervaart drukte tot grote drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit is gemiddeld vergeleken met andere wijken.
 - 75% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren. Ongeveer een op de vijf (18%) parkeert op eigen terrein.
- Samengevat: Er hoeft voor veel deelnemers niet direct meer ruimte bij voor opties, alleen auto parkeren krijgt wat meer ruimte dan gemiddeld. Dit is voornamelijk belangrijk voor mensen die minder mobiel zijn. Er wordt vaak minder ruimte gekozen voor de meeste opties. Met name valt die op voor parkeren van de fiets, sporten in de buurt en samenkomen in de buurt. In de motivaties zien we dat deelnemers over het algemeen blij zijn met de hoeveelheid groen en de wijk.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Meerwijk (Schalkwijk)

Auto's parkeren in de buurt

In de motivaties van deelnemers die minder ruimte kiezen (12%), zien we vaak terug dat auto's meer geweerd zouden mogen worden.

"Het lijkt mij beter om te stimuleren de auto buiten of aan de rand van de stad te parkeren tegen een laag tarief en met het OV de stad in te reizen (zoals Kralingse Zoom Park&Ride in Rotterdam)."

Deelnemers die ervoor kiezen de ruimte zo te houden voor het parkeren van de auto geven aan dat ze vinden dat er (precies) genoeg ruimte is. Daarnaast geven ze aan dat als er een probleem is, dit hem zit in dat huishoudens meerdere auto's hebben of doordat er veel bezoekers zijn waar geen plek voor is.

"Goed. Er is 1 probleem! Er komen veel parkeerders voor de zonnestudio, islamitisch ontmoetingscentrum en een sportschool. Daardoor staat onze buurt steeds overvol!"

Deelnemers die meer ruimte kiezen voor het parkeren van de auto noemen in hun motivaties met name dat ze parkeerproblemen ervaren.

"Zeer belangrijk, zeker bij de flats. Daar zijn zeker tekort aan parkeerplaatsen."

Ook zeggen sommige deelnemers dat ze het weghalen van parkeerplaatsen voor groenvoorzieningen onverstandig vinden.

"Door het wegsaneren van P-plaatsen in de straat voor de woningen en woonwijken voor groen en wateropslag ontstaat een gespannen sfeer onder de wijkbewoners op het punt van wie welke plek voor de deur heeft en m.b.t. in en uitladen, o.a. van boodschappen, het uit en instappen van mindervaliden en bezorgen van pakketten door besteldiensten".

"Heel belangrijk! Gemeente Haarlem is van plan om het aantal parkeerplaatsen in Meerwijk te halveren door er groen voor in de plaats te zetten. Onbegrijpelijk! Er zijn nu al te weinig parkeerplaatsen. Het wordt een heel groot probleem als er in de straten de helft minder parkeerplaatsen de komen. Dus ik ben voor meer parkeerplaatsen in de buurt, zeker in Meerwijk!! Iedereen wil graag auto in de buurt van zijn/haar huis kunnen parkeren! Niet iedereen heeft een huis met een eigen oprit en/of garage, zeker niet in Meerwijk!"

Een enkeling merkt op dat doordat jongeren langer thuis wonen, huishoudens meer auto's hebben, wat deze drukte versterkt.

"dat kan iets beter (meer). huishoudens hebben tegenwoordig meer dan 1 auto. jongeren blijven langer thuis wonen, dus gemiddeld is dat 1, 5 auto per huishouden."

Ook is het voor diverse deelnemers belangrijk om dicht bij huis te kunnen parkeren in verband met slechte mobiliteit.

"We worden een dagje ouder en de leeftijdgebonden beperkingen zullen zeer waarschijnlijk wel toenemen. Er zijn best wat ouderen in onze buurt en zij kunnen nu nog hun auto in de buurt van de woning parkeren en zelf hun boodschappen doen of sociale contacten onderhouden die verder weg wonen. Dit geldt ook voor bezoekers die met de auto komen. Er is nu geen parkeerprobleem."

De financiële situatie is gemiddeld lager dan in de meeste andere wijken. We zien ook opmerkingen dat het OV niet altijd een geschikt alternatief is om naar het werk te gaan of dat de auto goedkoper is dan het OV.

"mensen hebben een auto. dat is een gegeven. mensen moeten naar hun werk, en dat kan niet altijd met OV. je moet je auto normaal kunnen parkeren. zeker als we straks de transitie naar elektrisch gaan maken wil je dat dichtbij je huis kunnen doen."

"Auto is een te belangrijk vervoersmogelijkheid om je te verplaatsen. En vaak goedkoper als OV als je met meerdere personen tegelijk reist."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers zijn over het algemeen tevreden over de mogelijkheden om fietsen te parkeren. Er wordt in Meerwijk relatief vaak minder ruimte gekozen voor fietsen. Dit komt doordat een deel van de inwoners van de wijk hun fiets parkeert in eigen tuin of schuur. Sommigen mensen geven aan dat ze wel overlast ervaren van foutgeparkeerde fietsen. Enkele deelnemers merken op dat het bij winkelcentrum Schalkwijk wel lastig is om te parkeren.

"Meestal kun je de fiets kwijt, alleen winkelcentrum Schalkwijk zijn bij de supermarkten slecht voorzien voor fietsen."

Groen in de buurt

Veel deelnemers merken op dat de wijk al veel groen heeft.

"Daar we aan de rand van de Meerwijkplas wonen zijn we gezegend met veel groen om ons heen. Volgens mijn meer dan genoeg waar ik elke dag van geniet."

Het mag van sommigen beter onderhouden worden.

Zo'n 16% van de deelnemers kiest voor extra ruimte voor groen. Zij geven aan dat dit altijd fijn is. En ook wordt opgemerkt dat dit belangrijk is i.v.m. het klimaat.

"Altijd fijn om meer groen te hebben. Bijvoorbeeld bij de Vomar da Vinci plein. Is nu echt armoe."

Sporten in de buurt

Deelnemers die kiezen voor minder ruimte om te sporten in de buurt noemen vooral dat er aan de rand van de stad genoeg mogelijkheden zijn om te sporten. Dit hoeft niet in de elke wijk aanwezig te zijn.

"Haarlem heeft veel groene zones en erg veel groene recreatieve ruimte aan de rand van de stad. Belangrijk is dat deze gebieden goed en veilig toegankelijk zijn en blijven."

Deelnemers die kiezen voor meer ruimte om te sporten in de buurt noemen vooral ideeën voor sportfaciliteiten in de buurt. Deze ideeën blijken uit de quotes hieronder.

"Tafeltennis tafels, jeu de boules banen, badminton netten! Niet alleen voetbal velden, maar ook lichtere sportactiviteiten die ook oudere mensen/vrouwen kunnen doen en die bijvoorbeeld ook bij hen de eenzaamheid verdrijven."

"Sporten voor volwassenen, denk aan calisthenics."

Zijwegkwartier (West)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor veel opties grotendeels gelijk aan het gemiddelde voor Haarlem. Ten opzichte van gemiddeld Haarlem wordt met name voor groen en fiets parkeren wordt meer ruimte gegeven. Voor met name auto parkeren wordt wat minder ruimte dan van wat gemiddeld wordt gekozen voor Haarlem.
 - Voor groen wordt door 50% gekozen voor (veel) meer ruimte, tegenover 32% van heel Haarlem.
 - Voor het parkeren van fietsen kiest 39% voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 18% van heel Haarlem. Slechts 12% van deelnemers van het Zijwegkwartier zou (veel) minder ruimte willen besteden aan fiets parkeren, ten opzichte van 23% van heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest slechts 9% voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 18% in heel Haarlem. 41% van deelnemers kiest voor (veel) minder ruimte voor auto parkeren, ten opzichte van 25% van heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 30% reist met het OV naar werk, het meeste van alle wijken. Aan de andere kant reizen het minste mensen van alle wijken met de auto naar werk, namelijk 31%. Ook het aantal deelnemers dat fietst of lopend naar werk reist of thuis werkt is hoog ten opzichte van de andere wijken.
 - Meer dan de helft van de deelnemers uit het Zijwegkwartier (55%) ervaart de parkeerdruk als druk of zeer druk. Dat is iets meer dan in andere wijken.
 - 82% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat: Ondanks de hoge ervaren parkeerdruk willen deelnemers uit het Zijwegkwartier minder ruimte maken voor auto parkeren. Wel willen zij voornamelijk meer ruimte voor groen en fiets parkeren.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties die deelnemers.



Zijwegkwartier (West)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die vinden dat auto parkeren (veel) minder ruimte zou moeten krijgen vinden met name dat minder geparkeerde auto's de buurt leefbaarder zouden maken. Zij noemen met name dat ze zouden willen dat auto parkeren ruimte zou maken voor groen en fiets parkeren.

"Voor de leefbaarheid van de buurt is het beter als die ruimte voor andere dingen wordt gebruikt. Fietsparkeerplaatsen, picknickplaatsen, groen i.h.k.v. klimaatverandering."

"Ook al rij ik ook auto, ik vind dat groen en leefbaarheid boven auto's gaan"

"Er zijn naar mijn mening te veel parkeerplekken vergeleken met plekken voor fietsen. Er parkeren hier ook veel busjes waardoor je niet eens meer uitzicht hebt vanuit je huis. Voor mijn part worden er parkeerplekken ingeruild voor meer bomen en fietsrekken."

Deelnemers die aangeven de ruimte voor auto parkeren hetzelfde te willen laten schrijven met name dat ze ruimte voor de auto belangrijk vinden. Zij willen vooral niet minder ruimte voor de auto, maar andere zaken zouden eerder meer ruimte krijgen dan auto parkeren.

"Het past allemaal net, meer parkeerplekken is zonde van bv het groen of speelplaatsen en minder wordt problematisch."

"Beslist niet minder maken."

"Hoewel er parkeerdruk is zou meer ruimte meer groen kosten."

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor auto parkeren schrijven met name dat er in de huidige situatie te weinig ruimte is voor auto's en zaken zoals afval- en groenbakken zouden moeten wijken om meer ruimte vrij te maken voor parkeerplaatsen.

"Bij ons in de straat zijn te weinig parkeerplaatsen voor het aantal auto's. Wanneer je na 17:00 de wijk in komt rijden is het lastig parkeren."

"Als er minder vuil containers van papier en plastic zouden zijn zou er meer ruimte zijn voor het parkeren van auto's. Ook de geplaatste bloembakken is parkeerplaatsen inleveren. De bakken kunnen best in mindere maten in de buurt aanwezig zijn."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen maken voor fietsparkeerplaatsen schrijven met name dat er nu te weinig parkeerplaatsen zijn voor fietsers en dat weinig fietsparkeerplaatsen leidt tot overlast van foutgeparkeerde (bak)fietsen.

"Te veel fietsen staan lukraak of tegen gevels geparkeerd, waardoor voetgangers en rolstoelers er niet doorkunnen."

"Dat is echt een ramp! Daar moet aan gewerkt worden ."

"Er is weinig ruimte voor parkeren van fietsen, als er ergens een happening is (Sociëteit, Patronaat) staan alle trottoirs vol fietsen."

"Mede door het verdwijnen van de goedkope buurtfietsenstallingen staan fietsen nu op straat. Ze veroorzaken overlast op de smalle stoepen."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor fiets parkeren vinden dat geparkeerde (bak)fietsen overlast veroorzaken en dat fietsen niet of minder in de openbare ruimte geparkeerd zouden moeten worden

"Fietsen zijn zeer irritant op de stoep voor de huizen. Mogen van mij elders als er meer dan 2 fietsen geparkeerd moeten worden."

"Ik vind dat de fietsen de stoep vaker blokkeren dan de auto's, vooral die bakfietsen."

Kinderen kunnen spelen in de buurt

Deelnemers die aangeven (veel) meer ruimte te willen maken voor spelende kinderen schrijven dat er nu (te) weinig plek is voor kinderen om te spelen, of dat speelplekken onveilig zijn.

"Nu heel weinig speelruimte in woonwijken."

"Dit moet echt verbeterd worden. Veel te weinig mogelijkheden en speeltuintjes die er zijn niet interessant."

"Het zou fijn zijn als het einde van onze straten afgesloten zouden worden voor auto's zodat je een soort hofjes krijgt waar de kinderen kunnen voetballen. Nu voetballen ze vaak op straat en dat is gevaarlijk."

Groen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen maken voor groen schrijven met name dat er nu (te) weinig groen is in de buurt en dat de buurt leefbaarder zou worden van meer groen.

"Het is een tamelijk versteende buurt, er mag echt veel meer groen in."

"Groen zorgt voor verkoeling in de buurt en voor een betere leefomgeving."

"In plaats van geparkeerde auto's zouden bomen en planten de buurt fijner en mooier maken."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen maken voor groen schrijven dat ze de buurt niet een (geschikte) plek vinden voor groen.

"Haarlem is een stad. Niet een park."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen maken voor wandelen schrijven met name dat de huidige stoepen te smal zijn en/of geblokkeerd worden door obstakels op de weg, met name in de Leidsebuurt.

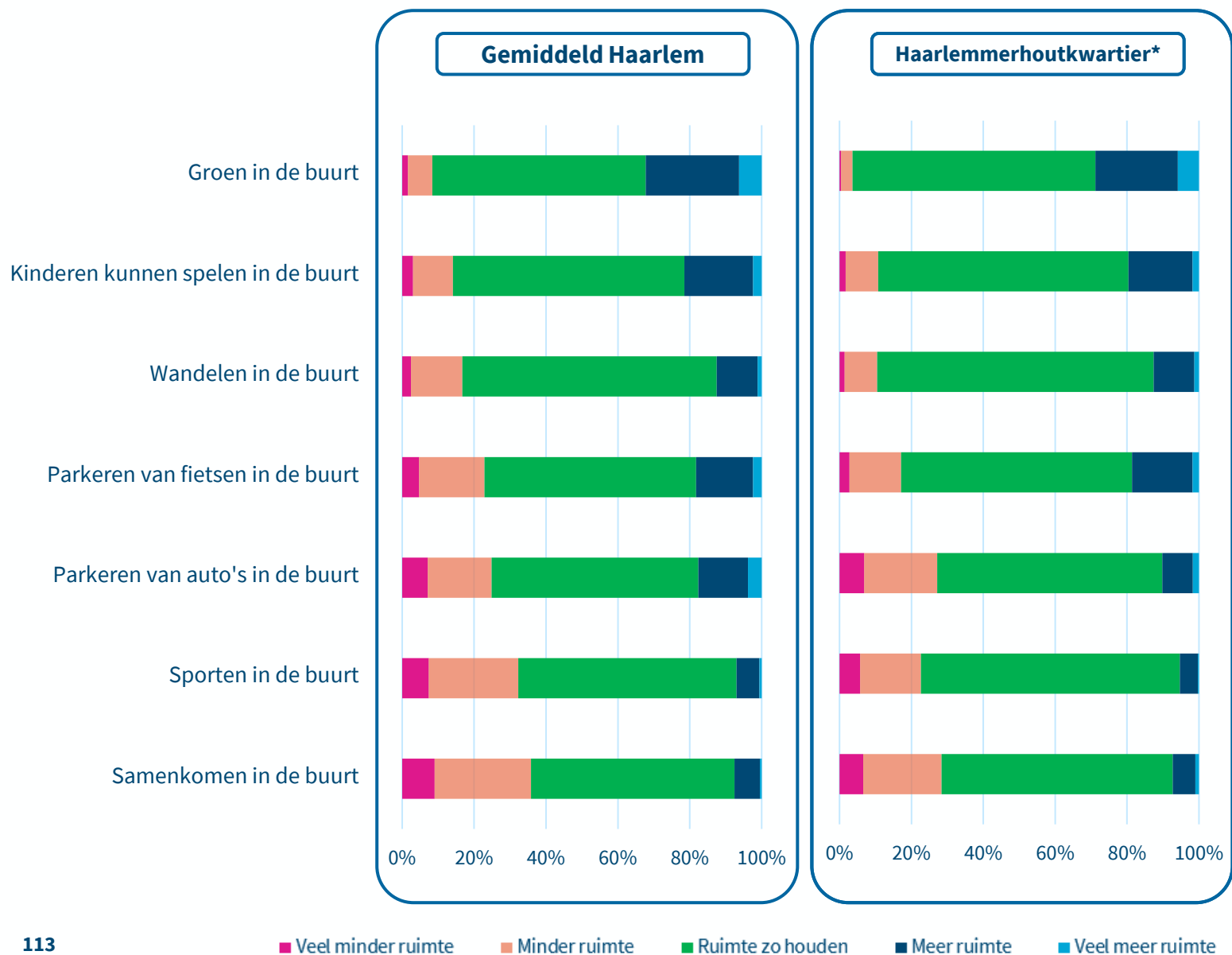
"De Leidsebuurt heeft erg smalle stoepen waar veel fietsen op geparkeerd staan. Als er minder geparkeerd staan, kunnen er bredere stoepen komen"

"Nummer 1 prio zou ik zeggen. Aangezien de Leidsebuurt alleen maar smalle straatjes heeft. Iedereen parkeert rustig hun grote bakfietsen en ik mag elke keer op straat lopen in de hoop dat er geen fietsers of auto's achter me komen rijden. Een goede oplossing zou zijn om meer parkeerplaatsen op te offeren en duidelijk aan te geven dat het voor fietsen bestemd is. En dat bakfietsen niet meer op de stoep mogen op plekken waar anders een rolstoel niet meer past."

Deelnemers die (veel) minder ruimte om te wandelen zouden willen maken schrijven dat hiervoor (ruim) voldoende ruimte is buiten de buurt. *"We zitten dicht bij de duinen, daar kun je wel wandelen. Lopen op een stoep moet natuurlijk wel mogelijk zijn."*

Haarlemmerhoutkwartier (West)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit het Haarlemmerhoutkwartier kiezen voor veel opties vergelijkbaar als het gemiddelde van Haarlem. Meer dan de gemiddelde Haarlemmer laten deelnemers uit het Haarlemmerhoutkwartier de schuifjes staan op 'ruimte zo laten', met name bij sporten en groen in de buurt. Daarnaast kiezen deelnemers uit het Haarlemmerhoutkwartier voor iets minder ruimte voor auto parkeren dan gemiddeld Haarlem.
 - Voor sporten in de buurt kiest 23% voor (veel) minder ruimte, ten opzichte van 32% van gemiddeld Haarlem. 5% kiest voor (veel) meer ruimte, tegenover 7% van gemiddeld Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest 11% voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 18% van gemiddeld Haarlem. 27% kiest voor (veel) minder ruimte, ten opzichte van 25% van gemiddeld Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 45% van deelnemers uit het Haarlemmerhoutkwartier reist met de auto naar werk, dat is redelijk gemiddeld vergeleken met andere wijken. 23% reist met het OV naar werk en evenveel mensen fietsen naar werk.
 - 44% van de deelnemers uit het Haarlemmerhoutkwartier ervaart de parkeerdruk als druk of zeer druk.
 - 62% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat:
 - Het Haarlemmerhoutkwartier komt heel erg overeen met gemiddeld Haarlem, zowel qua voorkeuren in ruimtegebruik als andere parkeergegerelateerde kenmerken. Iets meer dan gemiddeld Haarlem kiezen zij ervoor om de ruimte te houden zoals de huidige situatie.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Haarlemmerhoutkwartier (West)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden geven aan auto parkeren noemen vooral dat er in de huidige situatie te weinig parkeerplekken zijn.

"Bewoners kunnen hun eigen auto dikwijls maar met moeite parkeren."

"Er is veel te weinig ruimte om auto's te parkeren in de buurt, waarbij regelmatig meerdere straten verderop moet worden geparkeerd."

Een kleiner deel van de deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor auto parkeren zou dit willen oplossen met een parkeergarage.

"Meer parkeergarages ondergrond en in de buurt. Er is niet genoeg. Maak het niet duurder omdat dat geeft de voorkeur aan mensen met geld."

Deelnemers die meer ruimte voor auto parkeren zouden willen geven hiervoor verschillende argumenten. Er wordt genoemd dat auto's nu (te) veel ruimte innemen, dat de buurt leefbaarder zou worden van minder geparkeerde auto's, of dat auto's niet horen in (dit deel van) de stad.

"Auto's zijn niet zo hard nodig in het centrum"

"De straten staan te vol met auto's. Weinig ruimte voor minder valide kansen, kinderen etc. Liever meer groen en betere voorzieningen om fietsen te stallen, liefst uit zicht, zodat de straten weer meer open zijn, wat naar mijn idee gevoel van veiligheid ten goede komt. En uitnodigender is om met elkaar in contact te komen."

"Auto's nemen veel te veel ruimte in."

Sommige deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor auto parkeren willen dat het parkeerprobleem wordt opgelost door specifieke maatregelen.

"Geen tweede auto's per adres meer toestaan."

"Canadees parkeren per direct afschaffen."

"Graag auto's van niet wijkbewoners weg."

"Veel minder auto's graag middels betaald parkeren."

Groen in de buurt

Deelnemers die meer ruimte zouden willen voor groen schrijven met name dat de buurt leefbaarder zou worden van meer groen en dat er nu (te) weinig groen is in de buurt.

"In de straat mogen er meer boomparkjes/planten komen."

"Groen in de buurt is goed voor de geestelijke gezondheid en dat scheelt indirect enorm veel problemen en maatschappelijk en persoonlijk geld."

Deelnemers die minder ruimte voor groen zouden willen schrijven dat ze vinden dat er buiten de buurt al veel groen is.

"Er is al meer dan genoeg groen in de buurt. Er staan veel bomen en de meeste voortuinen hebben ook veel groen. Dat er nu steeds meer parkeerplekken worden weggehaald om bloemen neer te zetten is te veel."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor wandelen schrijven met name dat het makkelijker en/of toegankelijker zou moeten worden om te kunnen wandelen in de buurt.

"De stoepen zijn te smal dus meer mogelijkheden om normaal te wandelen i.p.v. achter elkaar aanlopen omdat stoepen te smal zijn."

"Doe ik veel en dat is nu niet altijd makkelijk en veilig."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor wandelen in de buurt schrijven met name dat er niet veel (meer) ruimte nodig is om te kunnen wandelen.

"Wandelen kun je overal."

"Er is hier al meer dan voldoende ruimte voor in de buurt, ook met kinderwagen of rolstoel."

Parkeren van fietsen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor fiets parkeren schrijven dat er nu te weinig fiets parkeerplekken zijn en dat weinig plek foutparkeren in de hand werkt.

"Fietsen worden nu vaak op een hoop gegooid. Chaos!"

"Er is niet genoeg plek voor fietsen in mijn straat."

Er worden ook specifieke plekken met tekort aan parkeerplekken voor fietsen genoemd:

"Het is een ramp om je fiets hier in de buurt (rozenprieel) ergens kwijt te kunnen. Er staan vaak fietsen die niet of nauwelijks worden gebruikt en worden praktisch nooit weggehaald door de gemeente, waardoor ik echt moeite moet doen om mijn fiets in een rek te wurmen. En met mijn reuma is dat geen pretje kan ik je vertellen."

"Weesfietsen houden veel plaatsen bezet op o.a. de Bellevuelaan. (Mariastichting) nu er fietsenrekken staan gaat het parkeren iets makkelijker dan voorheen. Er is bij de bouw van de Maria stichting geen rekening gehouden met het parkeren van bakfietsen. Ook zijn er geen invalide parkeerplaats voor invalide die een driewieler hebben of een scootmobiel, Haarlem zou de eerste gemeente kunnen zijn die dat heeft"

"Weinig plaatsen op bv. Zadelmakerslaan en Gasthuissingel."

"Kijk eens rond op of rond het Houtplein en je ziet wat een rotzooi het is met fietsen. Een verbod op fiets parkeren op het Houtplein is nodig zodra die fietskelder klaar is."

Deelnemers die vinden dat er (veel) minder ruimte zou moeten zijn voor fiets parkeren schrijven dat er geen behoefte is aan meer ruimte voor fiets parkeerplekken, met name door plek op eigen terrein.

"Veel van de grote huizen hier in de buurt hebben een eigen tuin en schuurtje. Daar hoeft de gemeente niet voor extra parkeerplekken te zorgen. Mensen kunnen dat prima in hun eigen berging zetten."

Er worden ook specifieke plekken met overlast van fiets parkeren genoemd:

"Er zijn veel te veel wees fietsen van de forenzen die parkeren op het Diaconessenplein zodat er weinig plaats is voor de bewoners en visite."

Houtvaartkwartier (West)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit het Houtvaartkwartier kiezen voor alle opties vrijwel hetzelfde als het gemiddelde van Haarlem. Voor elke schuifjespositie wordt door maar een paar procent meer of minder deelnemers gekozen. Deelnemers uit het Houtvaartkwartier verschillen het meest van de gemiddelde Haarlemmer bij de opties over groen en fiets parkeren.
 - Voor groen in de buurt kiest 24% voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 32% van gemiddeld Haarlem. 11% van deelnemers uit het Houtvaartkwartier kiest voor (veel) minder ruimte voor groen, ten opzichte van 9% van gemiddeld Haarlem.
 - Voor het parkeren van fietsen kiest 12% van deelnemers uit het Houtvaartkwartier voor (veel) meer ruimte, ten opzichte van 18% van gemiddeld Haarlem. 27% kiest voor (veel) minder ruimte, ten opzichte van 23% van gemiddeld Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 46% van deelnemers uit het Houtvaartkwartier reist met de auto naar werk, dat is redelijk gemiddeld vergeleken met andere wijken. 24% reist met het OV naar werk en 23% fietsen naar werk.
 - 44% van de deelnemers uit het Houtvaartkwartier ervaart de parkeerdruk als druk of zeer druk.
 - 79% van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat:
 - Het Houtvaartkwartier komt heel erg overeen met gemiddeld Haarlem, zowel qua voorkeuren in ruimtegebruik als andere parkeer gerelateerde kenmerken.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Houtvaartkwartier (West)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte voor auto parkeren zouden willen schrijven met name dat er in de huidige situatie te weinig parkeerplekken zijn en geven relatief vaak suggesties voor hoe er meer parkeerplekken gecreëerd zouden kunnen worden.

"Dit zou wat overzichtelijker kunnen. Geen probleem om stukje te lopen, doen we al 24 jaar. Maar doordat er meer auto's bijkomen, zijn sommige straatjes wel slecht begaanbaar en overzichtelijk. Meer centrale grote parkeerplaatsen en dan mensen stukje laten lopen. Niet mooi maar wel veilig voor iedereen."

"Er is te weinig parkeerplek. Mijn auto moet ik vaak op de stoep parkeren, dat is niet ideaal. Ik woon in een appartement zonder eigen garage of parkeerplek."

"Er is nog best wel een aantal plekken in de buurt waar wat parkeerruimte gemaakt kan worden."

Ook vinden sommige deelnemers het belangrijk dat mensen hun auto dichtbij kunnen parkeren en dat daarvoor meer parkeerruimte nodig is.

"belangrijk dat de auto niet 5 straten verder op staat."

"Maak niet de vergissing dat hier een vergoeding tegenover moet staan. We worden al genoeg uitgewrongen in de huidige maatschappij. Een betaald parkeerbeleid is een bizarre vergissing waarmee je de burgers in Haarlem tot een ezel probeert te maken wat niet tot een oplossing leidt voor parkeerdrukke, mensen parkeren auto's niet voor hun plezier, maar om het feit dat hij ergens moet staan."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor auto parkeren schrijven dat ze denken dat de buurt leefbaarder zou worden met minder plek voor auto parkeren.

"Zo veel blik, zo veel ruimte, zo zonde. Daar zou zoveel leuks mee gedaan kunnen worden."

"De ruimte voor de auto in de stad is doorgesloten. Het geeft teveel overlast en stress. Het is even wennen, maar veelal blijkt dat inwoners veel tevredener zijn als de auto uit de stad wordt teruggedrongen."

Groen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte voor groen zouden willen schrijven dat groen de buurt leefbaarder zou maken, dat er nu (te) weinig groen is en dat ze groen in de buurt belangrijk vinden.

"Voor biodiversiteit en voor een fijne buurt om buiten te zijn."

"Erg versteend zeker in de oude straten van de Geweer- en Boogstraat."

Deelnemers die (veel) minder ruimte voor groen zouden willen zeggen vooral dat ze geen behoefte hebben aan (veel) groen in de buurt, dat er al genoeg groen is, of dat dit zonde is van de beschikbare ruimte.

"Er zou wat minder groen in de buurt kunnen zijn."

"Er is reeds heel veel bos hier, park bij de hout en overal genoeg groen. Eerder iets minder dan korten op de rest."

"Er is genoeg groen in de buurt, ook veel groen waar je weinig tot geen mensen gebruik van ziet maken. fijn voor het oog maar zonde van de ruimte."

Sporten in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte voor sporten in de buurt zouden willen schrijven dat er nu (te) weinig goede plekken zijn om te sporten voor volwassenen.

"Er ontbreekt ruimte om te sporten in de avond uren op locatie zonder dat je lid hoeft te zijn van bv sportclub. In de wintermaanden is t onvoldoende verlicht om te kunnen sporten."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor sporten schrijven met name dat sporten ook of juist beter buiten de buurt kan.

"Sporten is geen basisbehoefte, bewegen wel. Als je meer dan beweging wilt ga je daarvoor op pad, uiteraard lopend/ fietsend. win-win."

"Kijk voor de grap eens naar het aantal verschillende voetbalverenigingen hier in de buurt. Veel sporten kunnen ook binnen of in het groen."

Parkeren van fietsen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen voor fiets parkeren schrijven dat te weinig plek foutparkeren in de hand werk en dat overlast veroorzaakt. Daarnaast schrijven deelnemers dat meer ruimte voor fiets parkeren fietsen stimuleert.

"Er is weinig ruimte om fietsen te parkeren, behalve in de eigen tuin. Op bepaalde plaatsen is het fijn als er meer fietsenrekken komen."

"Maak het pakken van de fiets voor korte afstanden aantrekkelijker. Men pakt vaak de auto uit gewoonte en omdat er plek is."

Deelnemers die (veel) minder ruimte zouden willen voor fiets parkeren schrijven met name dat er geen behoefte is aan (veel) ruimte voor fiets parkeren in de openbare ruimte, met name vanwege mogelijkheden om fietsen op eigen terrein te plaatsen.

"Iedereen kan de fiets voor de deur, achter of binnen zetten."

"Iedereen heeft een tuin. Daar hoeven we de openbare ruimte niet voor te gebruiken."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die (veel) meer ruimte zouden willen schrijven dat dat goed is voor leefbaarheid en dat stoepen toegankelijker zou moeten worden.

"Stoepen weer vrijmaken voor voetgangers, nu staan overal auto's op de stoep."

"voor gezondheid en sociaal contact."

Deelnemers die (veel) minder ruimte willen schrijven met name dat er niet veel ruimte nodig is en dat wandelen ook of beter buiten de buurt kan.

"Voor wandelen is altijd ruimte, hoef je niks voor te doen."

"Als je wilt wandelen zijn er genoeg natuurgebieden in de buurt zoals bossen, parkjes, maar ook het strand op fietsafstand."

Duinwijk (West)

Percentage deelnemers dat een bepaalde hoeveelheid ruimtegebruik kiest



Wat valt op?

- Deelnemers uit deze wijk kiezen voor alle opties minder vaak extra ruimte dan het gemiddelde voor Haarlem. Voor elke optie kiest een grote meerderheid ervoor de ruimte zo te laten als nu.
 - Voor parkeren van fietsen kiest 73% ervoor om de ruimte zo te houden, tegenover 59% die de ruimte zo laat over heel Haarlem. 10% Van de deelnemers uit Duinwijk kiest voor meer ruimte, tegenover 18% over heel Haarlem.
 - Voor auto parkeren kiest slechts 10% voor extra ruimte, tegenover 18% voor Haarlem. 70% Van de deelnemers uit Duinwijk kiest ervoor de ruimte zo te laten, tegenover 58% die dit kiest over heel Haarlem.
- Kenmerken van deze wijk:
 - 46% Reist met de auto naar het werk, dit is redelijk weinig vergeleken met andere wijken. Een kleiner percentage mensen reist met het OV (24%) naar het werk. 23% Reist met de fiets naar het werk.
 - Ongeveer een op de drie deelnemers (33%) ervaart geen drukte met het parkeren van auto's in de buurt. Dit percentage ligt hoger dan in alle andere wijken.
 - 82% Van de deelnemers geeft aan hun auto in de eigen straat te parkeren.
- Samengevat:
 - In principe lijkt er voldoende parkeerruimte voor auto's in deze wijk, de meeste mensen (82%) parkeert de auto in de eigen straat. Volgens veel deelnemers is het verstandig als er minder bezoekers van de stad kunnen parkeren in Duinwijk of als er minder auto's per huishouden dichtbij de woning geparkeerd kunnen worden. Zo is er meer ruimte voor ander ruimtegebruik en wordt er een afname van autogebruik gestimuleerd.

Op de volgende pagina staat een overzicht van de motivaties van deelnemers.



Duinwijk (West)

Auto's parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan parkeren noemen vooral dat dit ten koste gaat van overig ruimtegebruik.

"Teveel auto's parkeren in de straten, waardoor te weinig plek voor spelen op straat, ruimte voor mindervaliden etc."

"Deze wijk is te vol met auto's, wordt veel op stoepen geparkeerd, wat lopen op de stoep onmogelijk maakt."

Deelnemers uit deze wijk die minder ruimte aan parkeren geven vinden het verstandig om een afname van autogebruik en -bezit te stimuleren.

"Mag van mij minder, maar het kan natuurlijk niet helemaal verdwijnen, mensen zijn ook voor het werk hiervan afhankelijk. Maar terugdringen van deze ruimte kan helpen om mensen meer naar de alternatieven te laten bewegen, mits die er voldoende zijn."

"Naar mijn mening bezitten veel bewoners hier te veel auto's (2-3 auto's) zonder noodzaak, die vervolgens de straat/stoep blokkeren, waardoor het moeilijker of onveiliger wordt voor kinderen om te spelen en het straatbeeld minder mooi en groen is."

Deelnemers die meer ruimte aan parkeren geven ervaren nu problemen met parkeren. Dat komt volgens hen door een gebrek aan parkeerplaatsen, door bezoekers of huishoudens die meerdere auto's bezitten.

"Wat ik al opmerkte over werknemers uit Bloemendaal die hier parkeren omdat Bloemendaal geen parkeerruimte voor ze beschikbaar maakt in Overveen."

"Er is nu te weinig ruimte voor parkeren. Bij een paar bezoekers is het al vol. Dan kunnen de buurtbewoners zelf niet meer parkeren."

"Gemeente heeft de parkeerdruk verhoogd door plaatsen weg te halen. Dat is de enige oorzaak van enige parkeerdruk."

Fietsen parkeren in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan fietsen in de buurt noemen in deze wijk heel vaak dat dit op eigen terrein kan en dat ze nog nooit problemen met het parkeren van hun fiets hebben ervaren.

"Bewoners parkeren hun fietsen in de eigentuin of schuur. behalve bij de winkels en een bushalte is een fietsplek nodig."

"Parkeren van fietsen is nu geen probleem en wordt het ook niet als er plekken zouden verdwijnen."

Een klein aantal deelnemers geeft minder ruimte aan fietsen parkeren omdat zij het niet nodig vinden dat er meer aandacht is voor fietsers.

"Mensen met veel geld hebben de luxe om hun hele leventje te fietsen en te wandelen. Mensen die moeten werken hebben daar geen tijd voor."

"Liever geen fietsen op de parkeerplaatsen en voor mijn huis."

Deelnemers die meer ruimte aan fietsen parkeren geven zeggen vooral dat hier op druk bezochte plekken meer behoefte aan is.

"Dat geldt vooral voor de omgeving Blinkertlaan, maar misschien is dat iets voor Elan wonen."

"Die staan nu vaak in de voortuinen, wat prima is. Maar bij winkeltjes mag wel wat meer. En het zou super zijn als de eigen fietsen ook op de stoep konden staan, maar eigenlijk is dat een beetje aso, net zoals die auto's."

Wandelen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan wandelen in de buurt noemen met name dat er genoeg ruimte voor is.

"Wandelgebieden (duinen) dichtbij, hoeft niet in 'buurt.'

"Als er meer groen is en ruimte om te spelen is er ook genoeg ruimte om te wandelen (die is er nu overigens ook al en ik denk niet dat jullie dit minder gaan maken in de toekomst)."

Deelnemers die meer ruimte geven aan wandelen in de buurt noemen het meeste dat er nu veel auto's op de stoep staan. Ook willen sommige deelnemers dat wandelen meer wordt bevorderd, onder andere door de toegankelijkheid van voetpaden te verbeteren.

"Veilig lopen op stoepen die niet door auto's in beslag worden genomen is een noodzaak. Nu staan veel auto's deels op de stoep."

"Mijn voorstel is om de Nieuwe Gracht waar wij wonen, autovrij te maken. Hiermee kan een groen/recreatie/speel straat ontwikkeld worden waar de hele stad van kan profiteren. Ik geef hier met liefde mijn parkeerplaats voor op."

"Ik heb COPD en ik hou van wandelen, hoewel het voor mij steeds moeilijker wordt. Het zou fijn zijn als we bankjes zouden hebben, zodat we even kunnen uitrusten en toch kunnen lopen. Een kleine elektrische pendelbus/tram zou handig zijn, dat wil zeggen voor maximaal twee personen."

Groen in de buurt

Deelnemers die minder ruimte geven aan groen of de ruimte laten zoals die is zeggen met name dat er al genoeg groen is in de wijk:

"Groene straat met bomen, struiken en tuinen. Voldoende groene recreatie gebieden vlakbij."

"De buurt is groen en wordt omzoomd met nog veel meer groen. Daar hoeft echt volstrekt niets meer bij."

Deelnemers die meer ruimte geven aan groen zeggen ook vaak dat er al veel groen is. Met name in de straten zou het volgens deze deelnemers (op sommige plekken) nog meer ruimte voor groen bij kunnen.

"In de straten zelf meer aandacht voor bomen of bloemperken, rondom de wijk is er voldoende groen."

Brede stoepen kunnen worden ingekleed met groen, Oosterduinweg, middenberm kan worden voorzien van planten en wandelpad door het groen..."

Bijlage F.
Extra kwantitatieve analyses
keuzetaak: wat vinden inwoners
belangrijk in de stad?

Gemiddelde puntenverdeling uitgesplitst op wijkniveau

	Gemiddeld	Haarlemmerhoutkwartier*	Oude Stad	Zijwegkwartier*	Amsterdamsewijk	Delftwijk	Duinwijk*	Europawijk	Houtvaartkwartier	Molenwijk	Te Zaanenkwartier	Ter Kleefkwartier	Transvaalwijk	Veerpolder*	Boerhaavewijk	Indische wijk	Meerwijk	Parkwijk	Slachthuiswijk	Spaarndam*	Vogelenwijk*	Vondelkwartier
Het is makkelijk om lopend of op de fiets bij belangrijke plekken te komen. Bijvoorbeeld bij de supermarkt of basisschool.	13,4	14,2	14,3	14,3	13,2	13,3	13,5	12,8	12,7	11,8	12,9	13	13,8	14	11,9	12,9	10,9	12,4	12,1	17,3	12,5	12,1
De stad is groen. Er zijn veel bloemen, bomen en planten te zien.	13,3	14,5	14	14,8	12	11,1	13,5	13	12,6	12,3	12,4	12,8	13,2	14,9	12,4	11,8	10,6	11,5	11,7	12,5	11,5	10,9
Mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.	11,9	9,6	9,8	8,1	15,2	14,1	11	13	12,3	12,1	12,7	11,6	12,2	10,4	13,3	15	16,8	14	14,6	11,6	14,6	15,6
Iedereen voelt zich veilig in het verkeer.	10,3	11,1	10	10,5	9,9	10,3	10,4	10,3	10,7	11,2	10,1	10	9,2	10,2	10,9	9,2	10,2	9,9	9,2	10,4	9,7	9,5
Kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen.	10,0	9,7	9,5	10,4	9,6	9,8	10,4	9,8	10	9,8	10,2	10,1	9	9,5	10,6	9,4	9,5	9,6	10,3	9,1	10,1	9,5
Haarlem is goed toegankelijk. Bijvoorbeeld voor mensen met een rolstoel, of kinderwagen. En voor mensen die blind zijn.	8,8	8,2	9,5	9	8,8	8,7	8,9	9,1	9,1	9,7	8,5	9,3	8,9	8	8,8	8,7	8,8	9	8,3	8,6	8,1	9
In Haarlem kunt u snel met de auto op de goede plek komen.	8,5	7,2	7,4	6,8	8,8	9,8	8	9,2	8,7	9,6	9,1	9,4	8,8	6,1	10,2	10,5	11,4	10,3	11	11,1	10,1	11,5
De stad is een goede plek voor sociale activiteiten en ontspanning. Bijvoorbeeld met genoeg plekken om te zitten of te picknicken.	8,4	8,9	9,7	9	8,1	7,8	8,3	8,1	8,2	8,3	8,2	7,9	8,6	9,4	7,8	8	7,5	8,3	8,5	5,4	7,7	7,4
Haarlem moet minder overlast hebben als er heel veel regen valt of als het heel droog is.	8,2	9	8,3	9,8	7,7	8	8,5	7,8	8,2	8,1	8	8,1	8,7	9,2	7,5	7,3	7,7	7,5	7,2	6,8	8,3	7,1
De stad heeft veel ruimte om makkelijk en prettig te sporten en bewegen.	7,6	7,6	7,7	7,8	7,1	8	8	7,2	7,5	7,2	8	8	7,9	8,3	6,9	7,3	6,8	8	7,2	7	7,5	7,8

Legenda

7,0-8,9

11,0-12,9

15,0-16,9

5,0-6,9

9,0-10,9

13,0-14,9

17,0-18,9

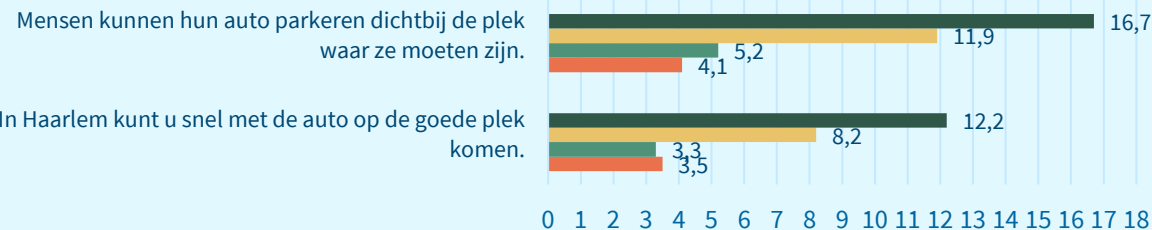


Een aantal variabelen die verschillende voorkeuren over parkeren en de doorstroming van het verkeer verklaren

Autobezitters vinden parkeren en snelle doorstroming belangrijker.

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers

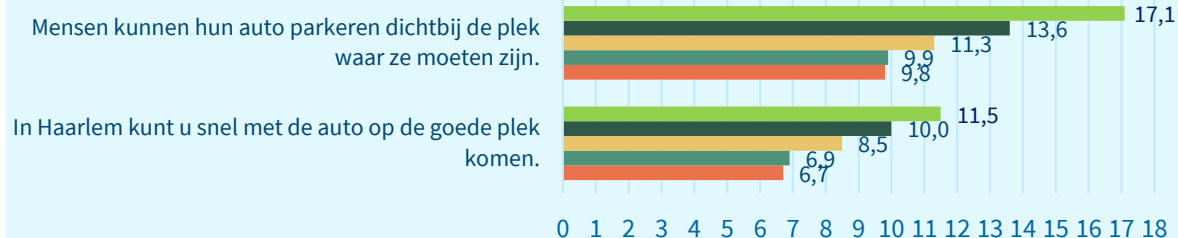
■ Ja, meerdere auto's ■ Ja, één auto ■ Nee, maar wel gebruik deelauto ■ Nee, en geen gebruik deelauto



Hoe minder parkeerdruk mensen ervaren, hoe belangrijker parkeren en snelle doorstroming.

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers

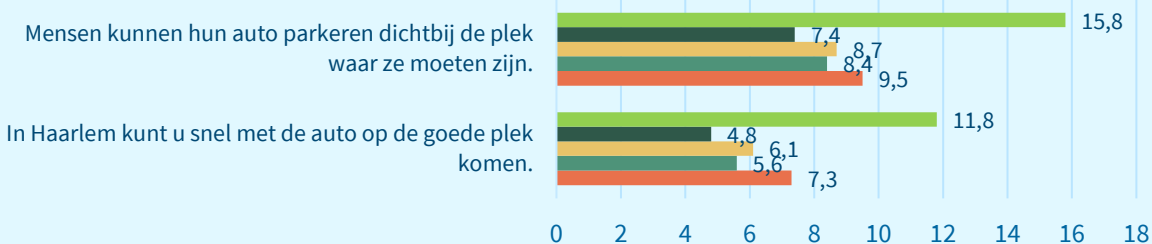
■ Niet druk ■ Enigszins druk ■ Redelijk druk ■ Druk ■ Zeer druk



Inwoners die (met name) met de auto reizen naar werk vinden parkeren en snelle doorstroming belangrijker.

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers

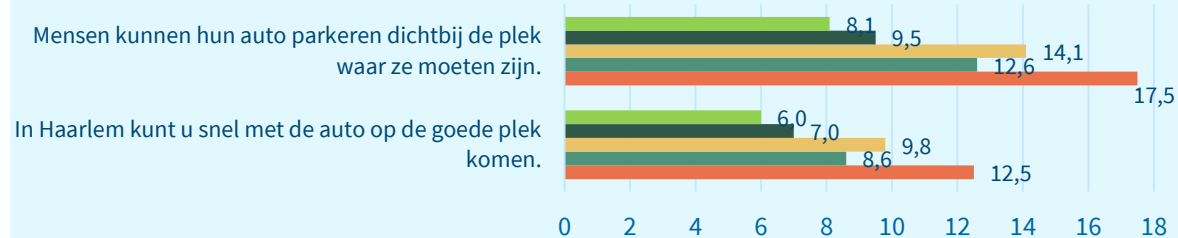
■ Auto ■ Openbaar vervoer ■ Fiets ■ Lopend ■ Ik werk vanuit huis



Voor huishoudens die elke maand geld over houden, zijn parkeren en een snelle doorstroming minder belangrijk.

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers

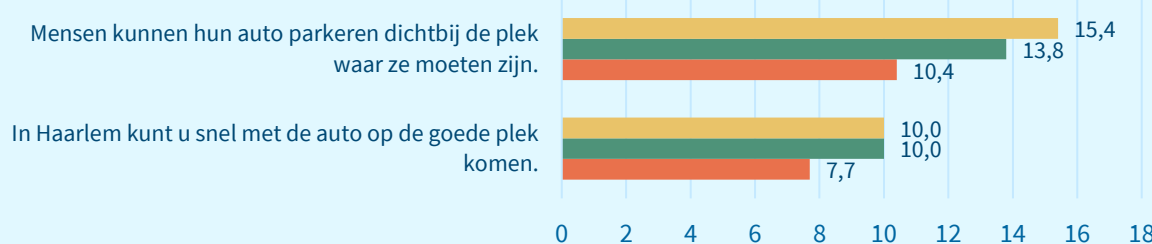
■ Veel geld over ■ Een beetje geld over ■ Precies rondkomen ■ Spaargeld aanspreken ■ Schulden maken



Voor theoretisch geschoolden zijn parkeren en een snelle doorstroming minder belangrijk dan voor praktisch geschoolden.

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers

■ Praktisch ■ Middelbaar ■ Theoretisch

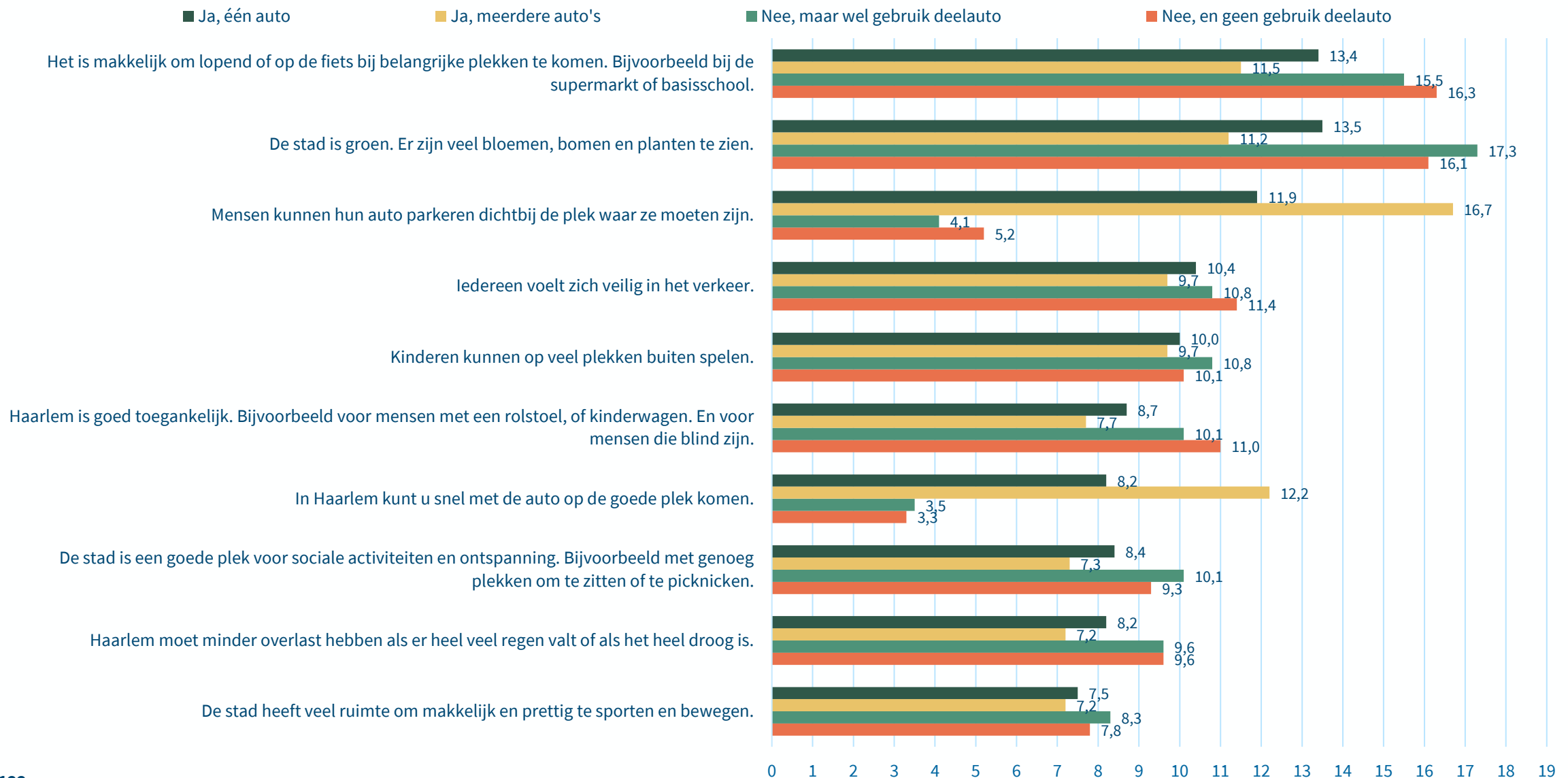


Toelichting

- Op deze pagina worden de kenmerken van deelnemers getoond die statistisch significante verschillen wat betreft prioriteiten van waarden ontwaren. Deze statistische kenmerken worden hier gekruist met twee waarden: het dichtbij kunnen parkeren van een auto, en een snelle bereikbaarheid met de auto.
- Er zijn ook andere kenmerken van deelnemers getoetst, zoals leeftijd en geslacht, maar deze bleken niet significant en worden daarom niet getoond.
- Op de volgende pagina's worden deze statistisch significante kenmerken gekruist met alle waarden van keuzetaak over wat inwoners belangrijk vinden in de stad.

Wat vindt u belangrijk in de stad?

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'heeft uw huishouden een auto?'



Wat vindt u belangrijk in de stad?

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'hoe druk is het met parkeren van auto's in uw buurt?'



Wat vindt u belangrijk in de stad?

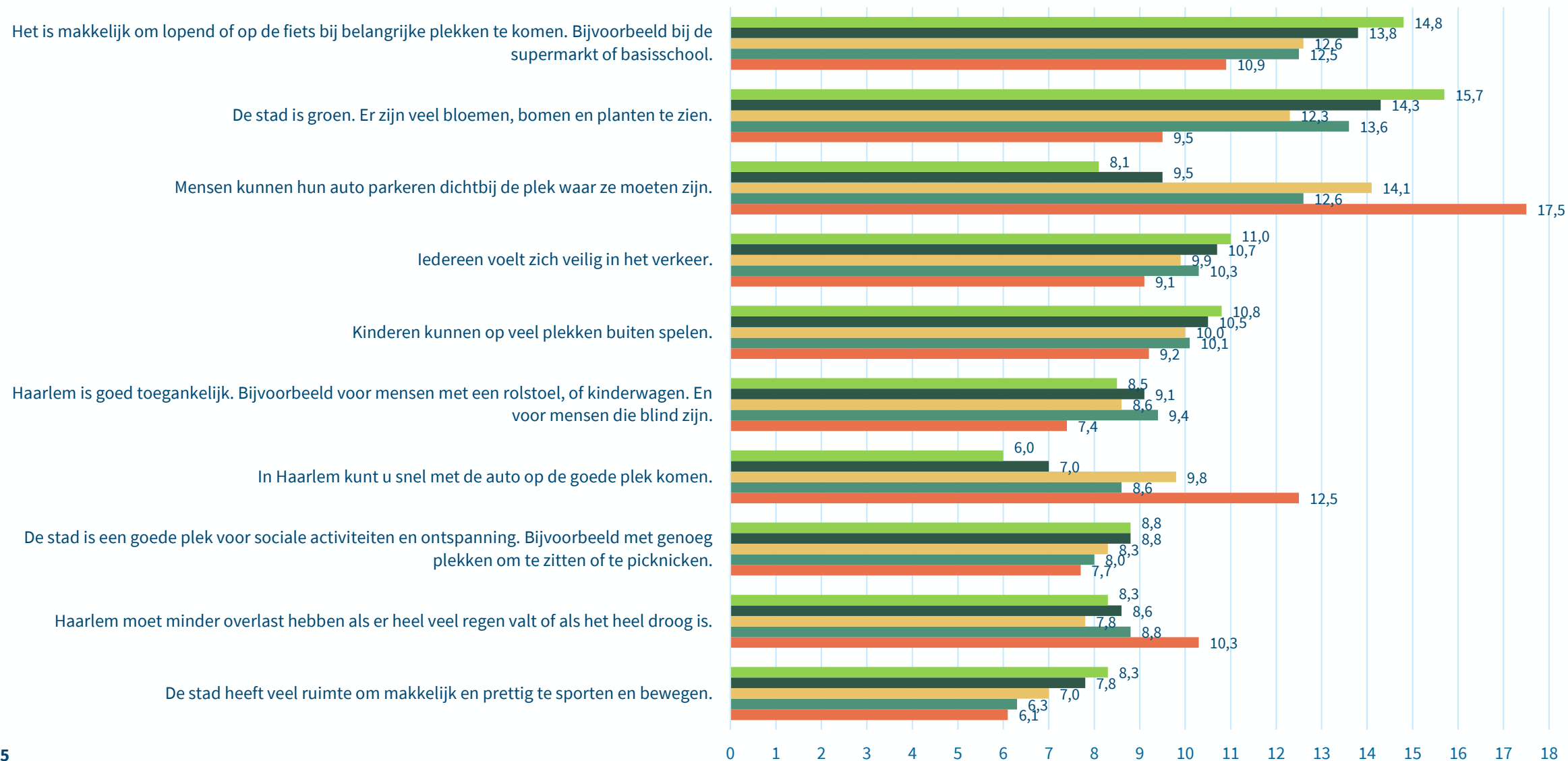
Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'hoe reist u meestal van en naar uw werk?'



Wat vindt u belangrijk in de stad?

Gemiddelde puntentoekenning over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'hoe is de financiële situatie van uw huishouden op dit moment?'

■ Veel geld over ■ Een beetje geld over ■ Precies rondkomen ■ Spaargeld aanspreken ■ Schulden maken



Wat vindt u belangrijk in de stad?

Gemiddelde punten: uitgesplitst naar 'wat is de laatste opleiding die u heeft afgemaakt?'

Praktisch

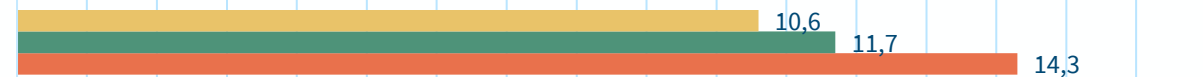
Middelbaar

Theoretisch

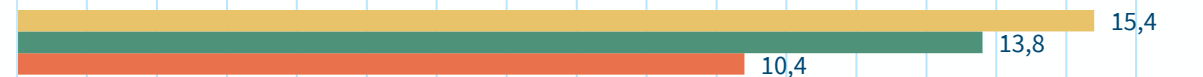
Het is makkelijk om lopend of op de fiets bij belangrijke plekken te komen. Bijvoorbeeld bij de supermarkt of basisschool.



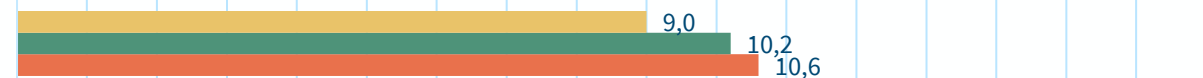
De stad is groen. Er zijn veel bloemen, bomen en planten te zien.



Mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.



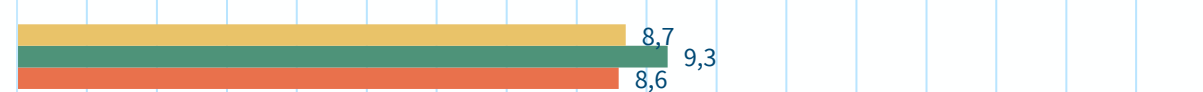
Iedereen voelt zich veilig in het verkeer.



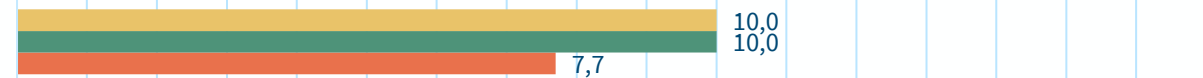
Kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen.



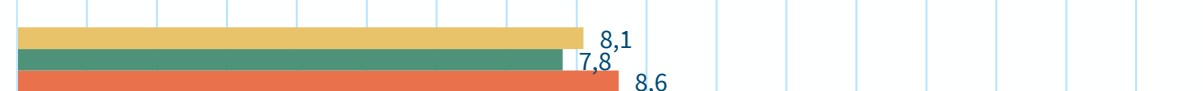
Haarlem is goed toegankelijk. Bijvoorbeeld voor mensen met een rolstoel, of kindervagen. En voor mensen die blind zijn.



In Haarlem kunt u snel met de auto op de goede plek komen.



De stad is een goede plek voor sociale activiteiten en ontspanning. Bijvoorbeeld met genoeg plekken om te zitten of te picknicken.



Haarlem moet minder overlast hebben als er heel veel regen valt of als het heel droog is.



De stad heeft veel ruimte om makkelijk en prettig te sporten en bewegen.



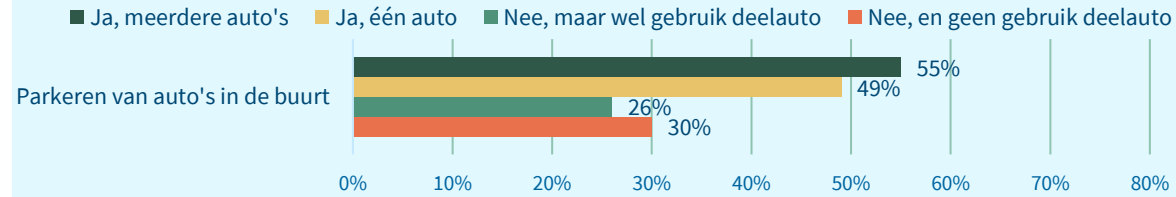
Bijlage G.

**Extra kwantitatieve analyses
keuzetaak: waar willen
inwoners dat er ruimte voor is
in hun buurt?**

Een aantal variabelen die verschillende voorkeuren over parkeerruimte verklaren

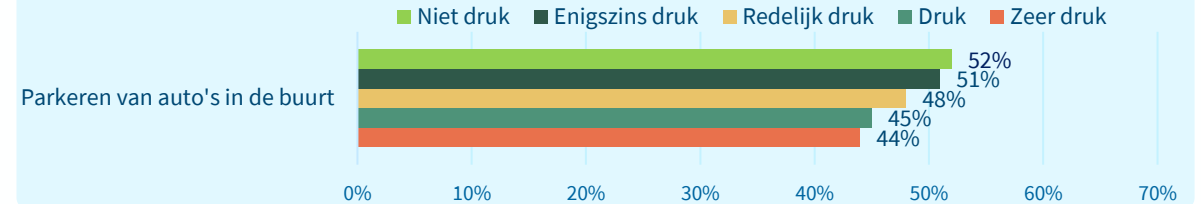
Autobezitters verdelen meer ruimte toe aan parkeren.

- Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers.
- Dit komt overeen met de eerste keuzetaak waar autobezitters parkeren en een snelle doorstroming belangrijker vinden.



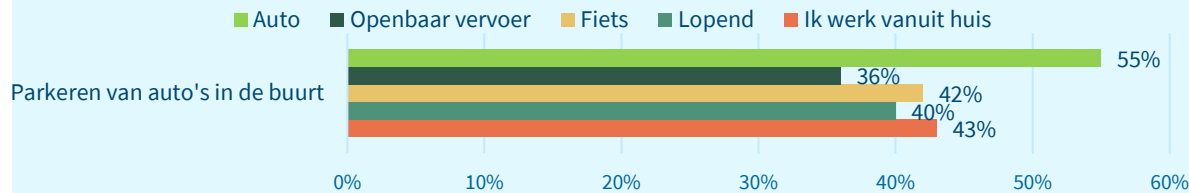
Hoe minder parkeerdruk mensen ervaren, hoe meer ruimte zij verdelen aan parkeren.

- Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers.
- Dit komt overeen met de eerste keuzetaak waaruit blijkt dat hoe minder parkeerdruk mensen ervaren, hoe belangrijker parkeren en een snelle doorstroming.



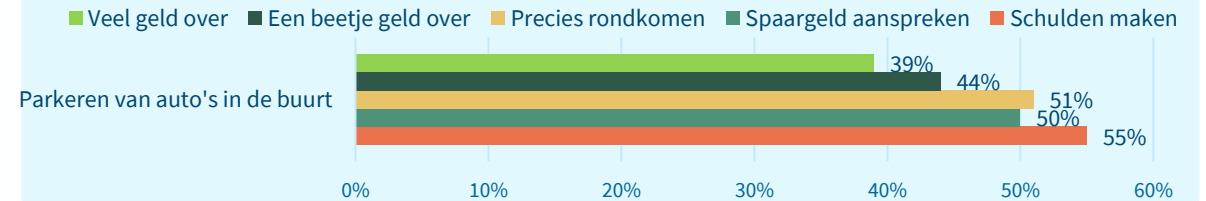
Inwoners die (met name) met de auto reizen naar werk verdelen meer ruimte toe aan parkeren.

- Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers.
- Dit komt overeen met de eerste keuzetaak waar inwoners die (met name) met de auto reizen naar werk parkeren en een snelle doorstroming belangrijker vinden.



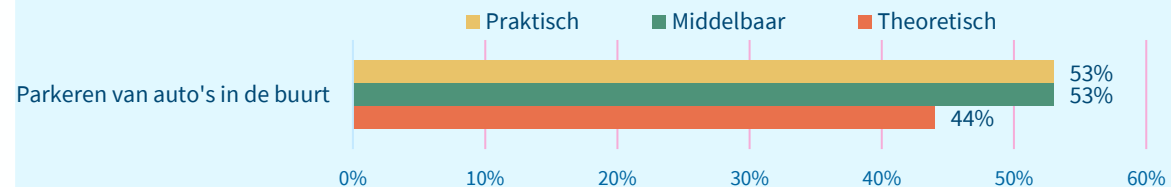
Inwoners van huishoudens die elke maand geld over houden, verdelen minder ruimte toe aan parkeren.

- Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers.
- Dit komt overeen met de eerste keuzetaak waaruit blijkt dat inwoners van huishoudens die elke maand geld over houden parkeren en een snelle doorstroming minder belangrijk vinden.



Theoretisch geschoolden verdelen minder ruimte toe aan parkeren.

- Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers.
- Dit komt overeen met de eerste keuzetaak waar theoretisch geschoolden parkeren en een snelle doorstroming minder belangrijk vinden.

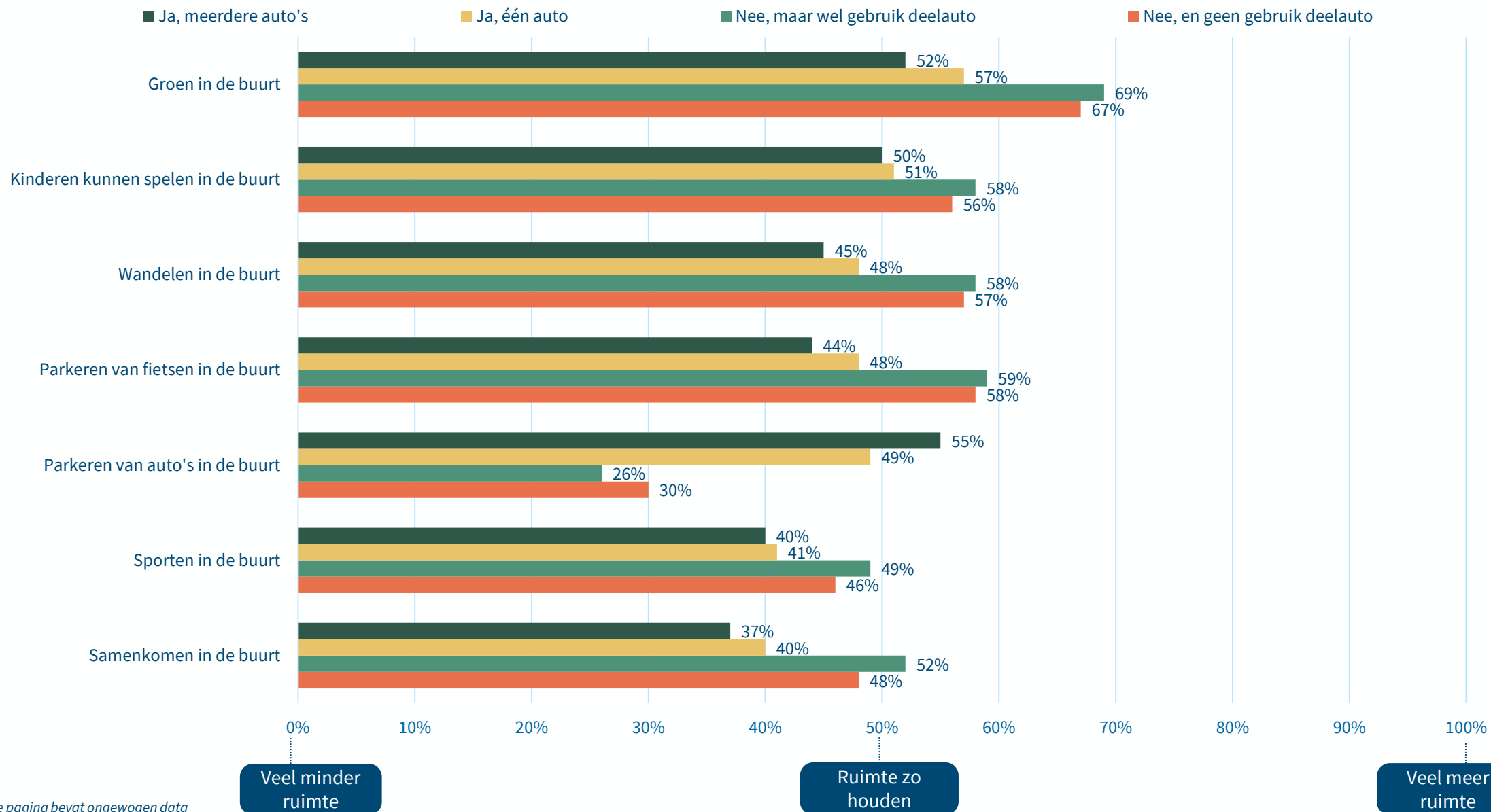


Toelichting

- Op deze pagina worden de kenmerken van deelnemers getoond die statistisch significante verschillen wat betreft de verdeling van verschillend ruimtegebruik ontwaren. Deze statistische kenmerken worden hier gekruist met het ruimtegebruik 'parkeren van auto's in de buurt'.
- Er zijn ook andere kenmerken van deelnemers getoetst, zoals leeftijd en geslacht, maar deze bleken niet significant en worden daarom niet getoond.
- Op de volgende pagina's worden deze statistisch significante kenmerken gekruist met alle vormen van ruimtegebruik zoals voorgelegd in de tweede keuzetaak (waar willen inwoners dat er meer ruimte voor is in hun buurt?).

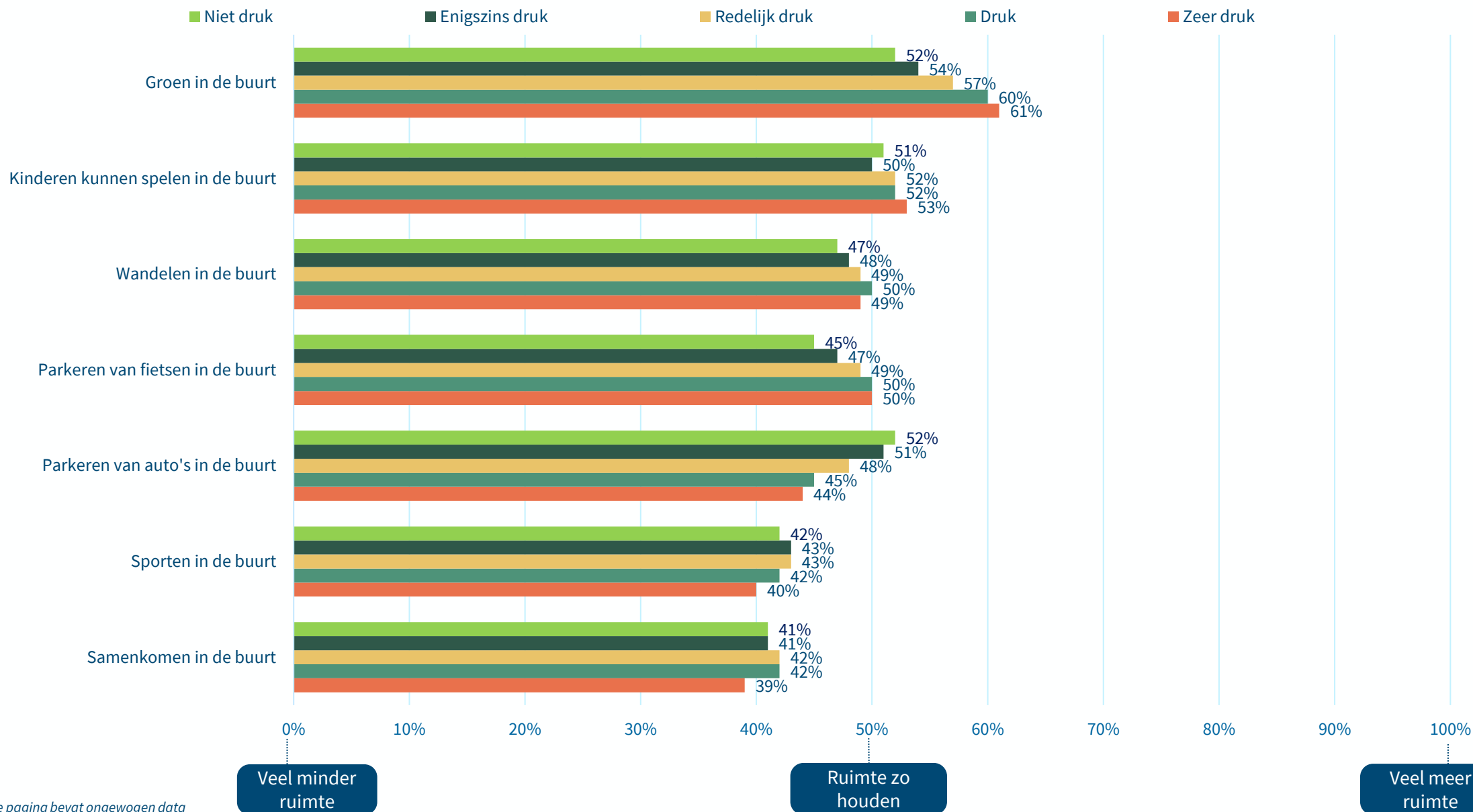
Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?

Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'heeft uw huishouden een auto?'



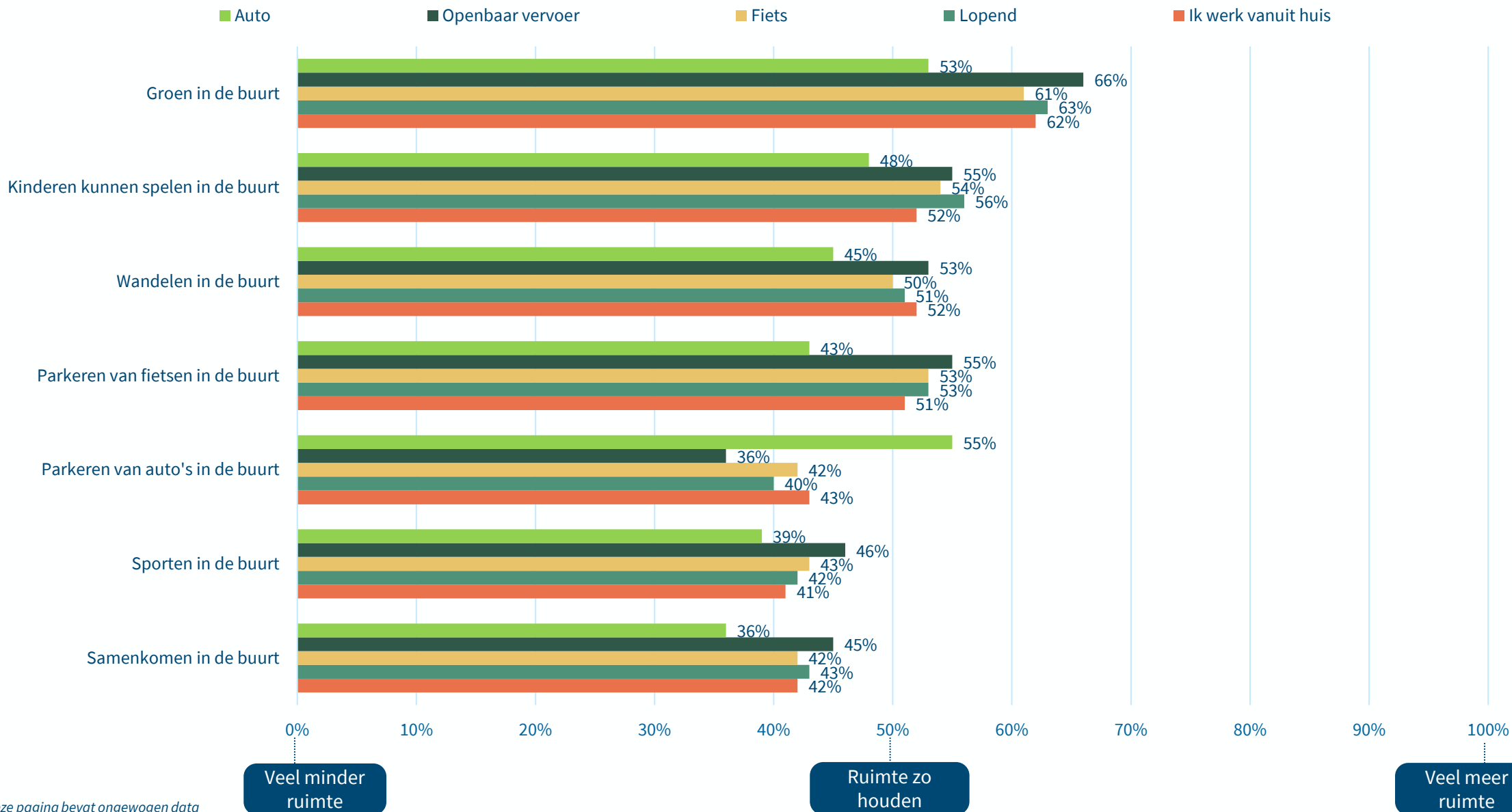
Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?

Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'hoe druk is het met parkeren van auto's in uw buurt?'



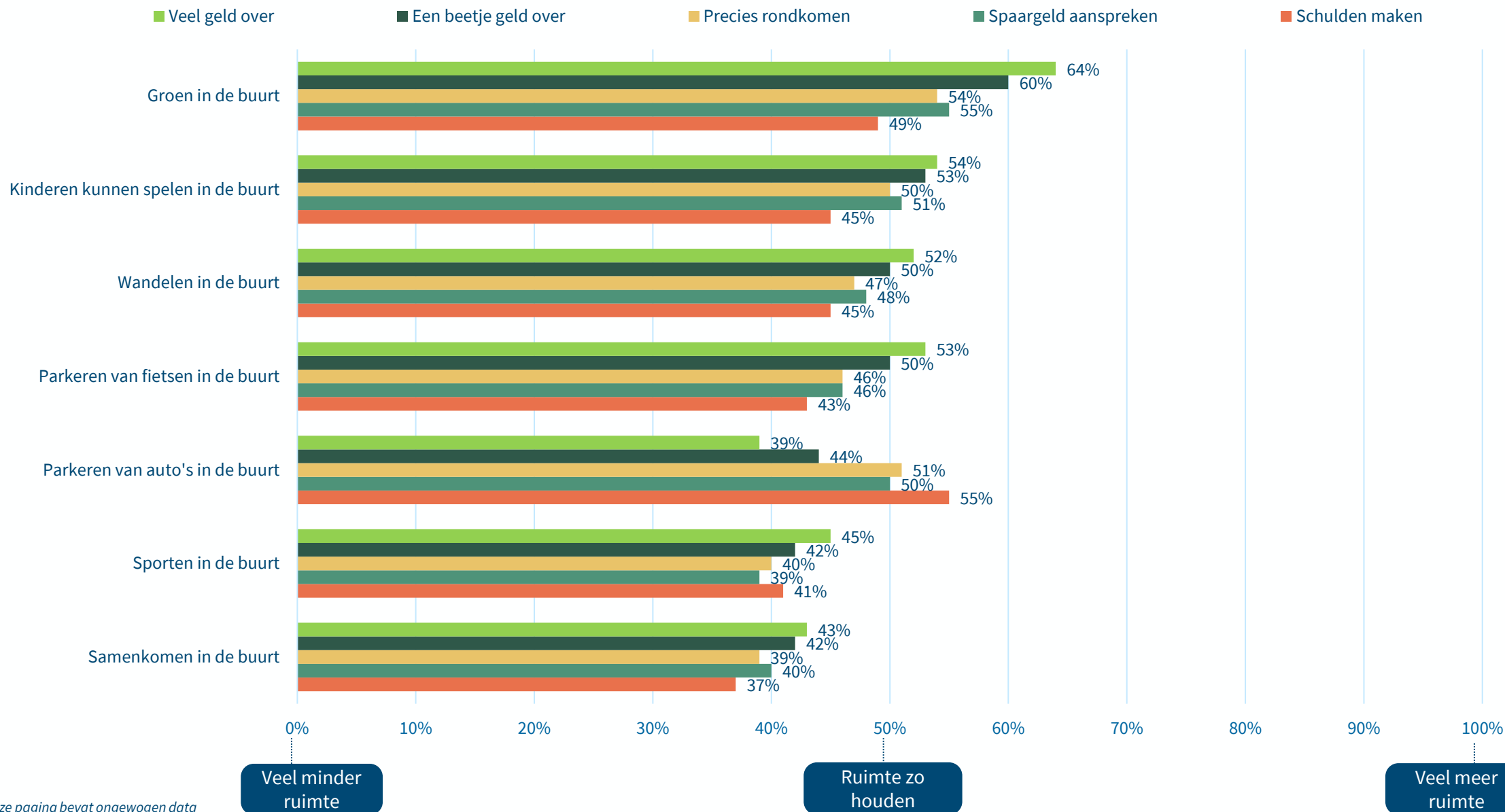
Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?

Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'hoe reist u meestal van en naar uw werk?'



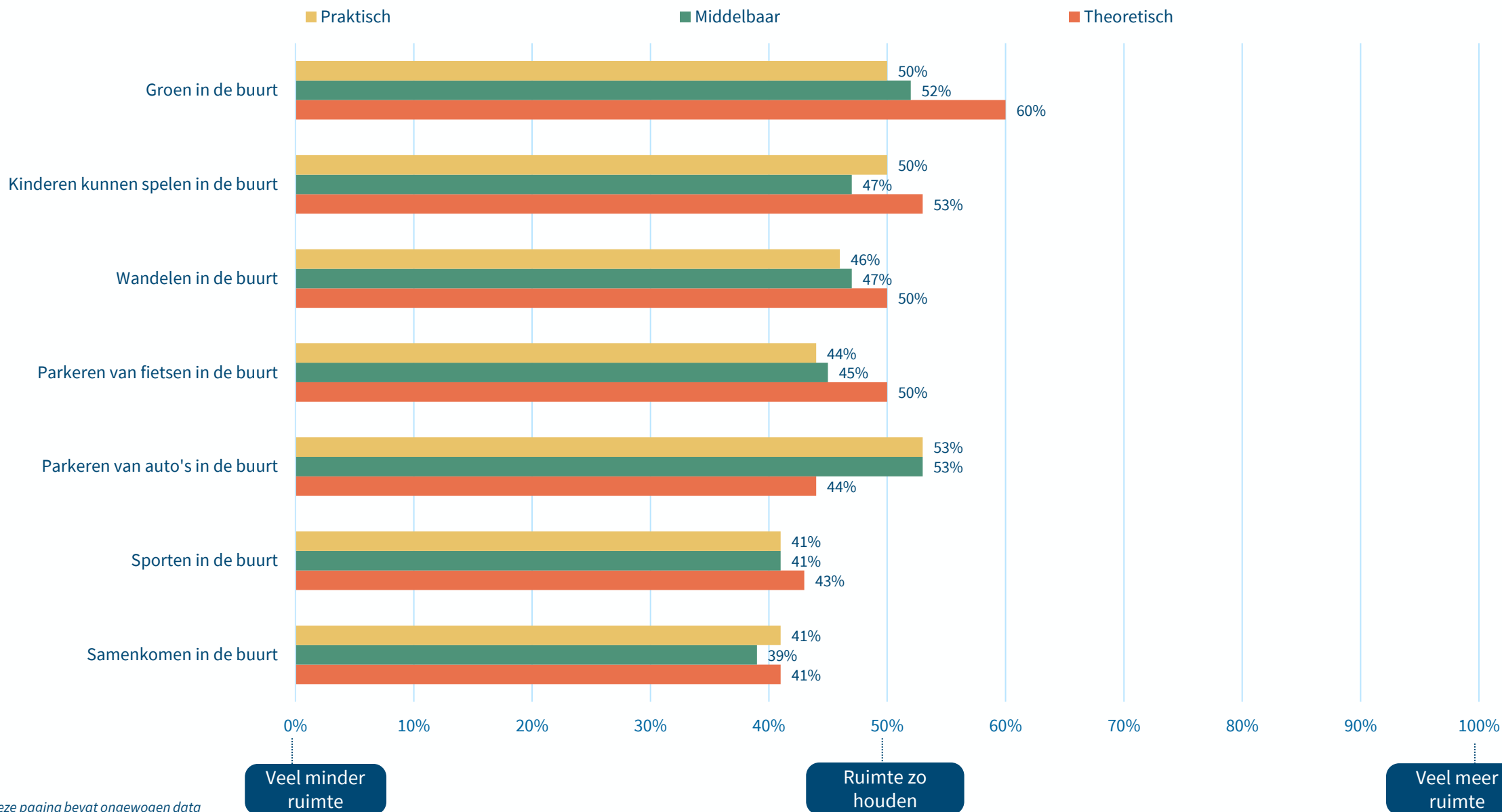
Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?


Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'hoe is de financiële situatie van uw huishouden op dit moment?'



Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?

Gemiddelde ruimteverdeling over alle deelnemers: uitgesplitst naar 'wat is de laatste opleiding die u heeft afgemaakt?'

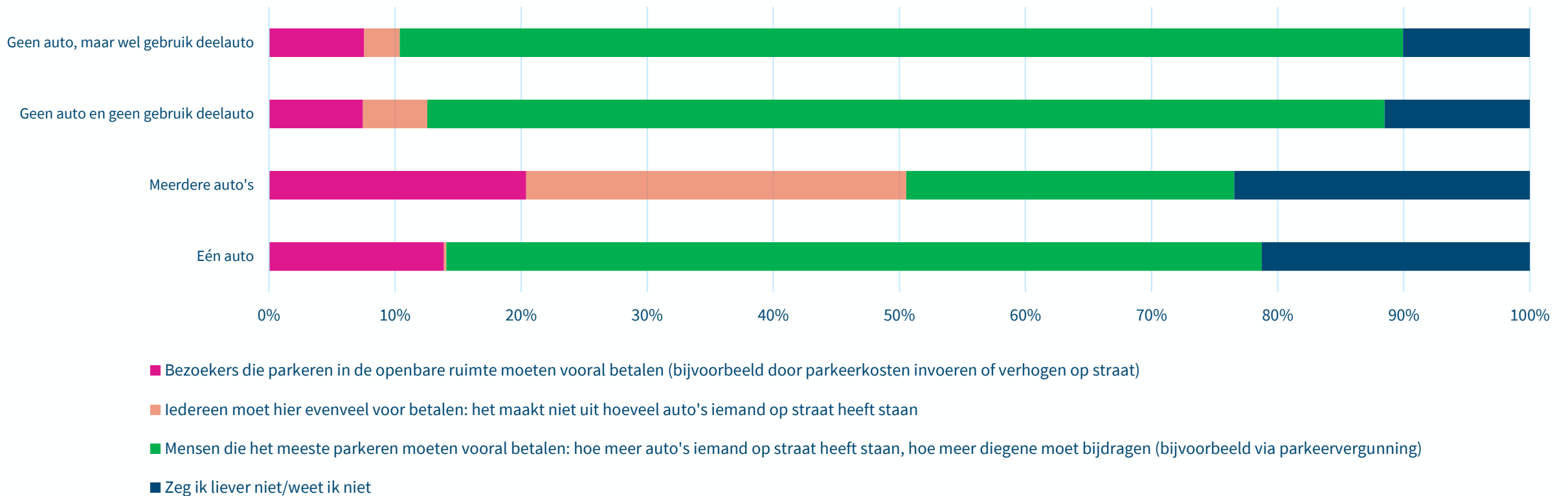




**Bijlage H.
Extra kwantitatieve
analyses over
parkeerkosten voor
de gemeente en
parkeerplekken bij
nieuwbouw**

Het kost de gemeente geld om te zorgen dat er genoeg parkeerplekken zijn. En het kost geld om die plekken te onderhouden. Waar moet de gemeente volgens u dit geld voor parkeerplekken en onderhoud vandaan halen?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar autobezit



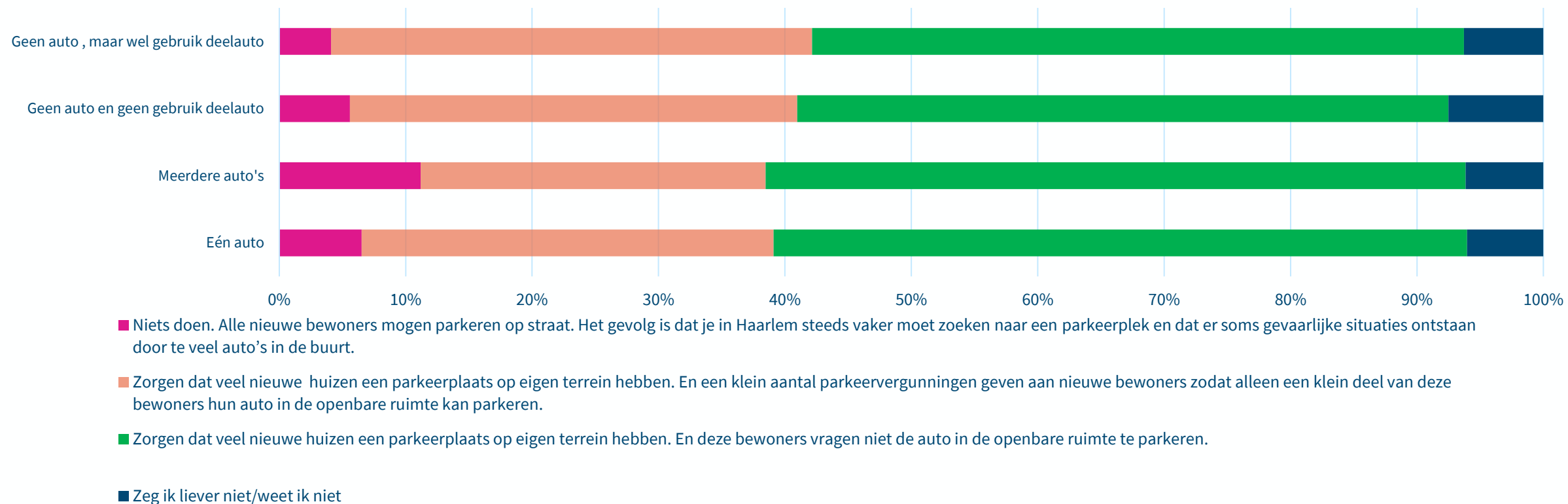
Het kost de gemeente geld om te zorgen dat er genoeg parkeerplekken zijn. En het kost geld om die plekken te onderhouden. Waar moet de gemeente volgens u dit geld voor parkeerplekken en onderhoud vandaan halen?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar wijk



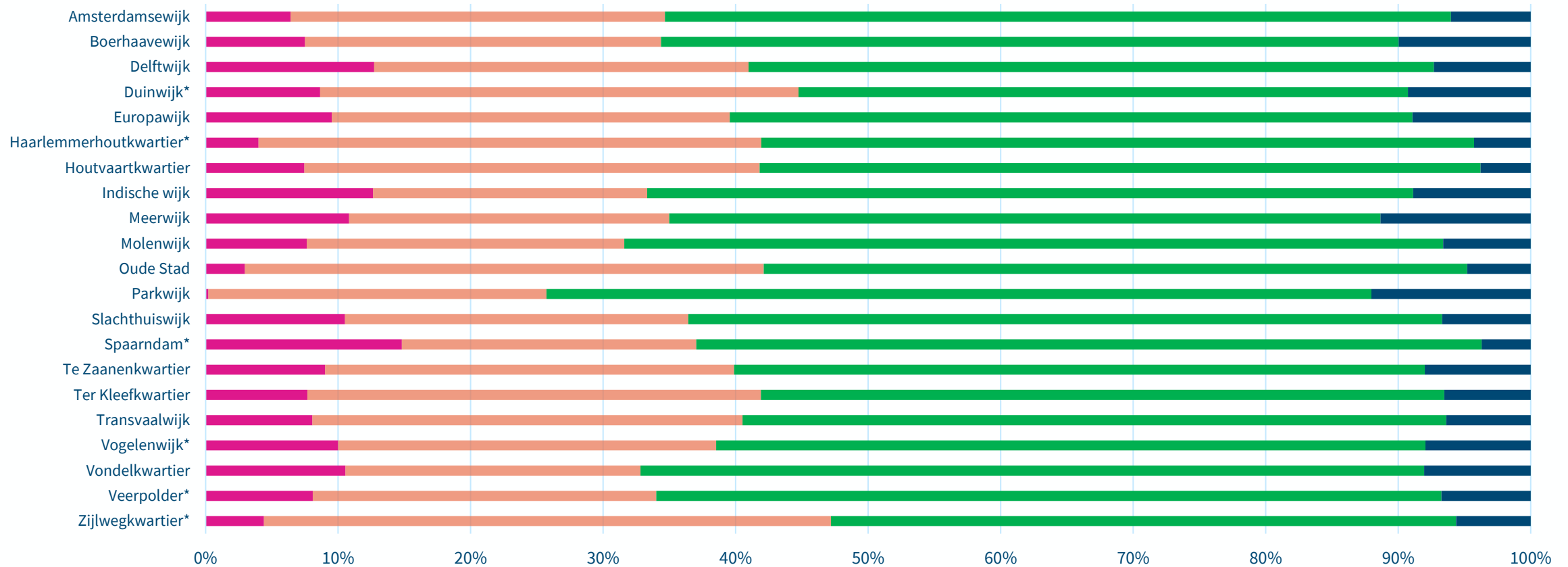
Haarlem bouwt 10.000 nieuwe woningen. Er is niet genoeg ruimte om het mogelijk te maken dat al deze nieuwe bewoners hun auto's op straat parkeren. Wat vindt u dat de gemeente moet doen?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar autobezit



Haarlem bouwt 10.000 nieuwe woningen. Er is niet genoeg ruimte om het mogelijk te maken dat al deze nieuwe bewoners hun auto's op straat parkeren. Wat vindt u dat de gemeente moet doen?

Het percentage van de deelnemers dat kiest voor een antwoordoptie, uitgesplitst naar wijk



■ Niets doen. Alle nieuwe bewoners mogen parkeren op straat. Het gevolg is dat je in Haarlem steeds vaker moet zoeken naar een parkeerplek en dat er soms gevaarlijke situaties ontstaan door te veel auto's in de buurt.

■ Zorgen dat veel nieuwe huizen een parkeerplaats op eigen terrein hebben. En een klein aantal parkeervergunningen geven aan nieuwe bewoners zodat alleen een klein deel van deze bewoners hun auto in de openbare ruimte kan parkeren.

■ Zorgen dat veel nieuwe huizen een parkeerplaats op eigen terrein hebben. En deze bewoners vragen niet de auto in de openbare ruimte te parkeren.

■ Zeg ik liever niet/weet ik niet

Bijlage I. Werving van de deelnemers

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards and to the right. This shape is set against a lighter blue background. The overall aesthetic is modern and minimalist.

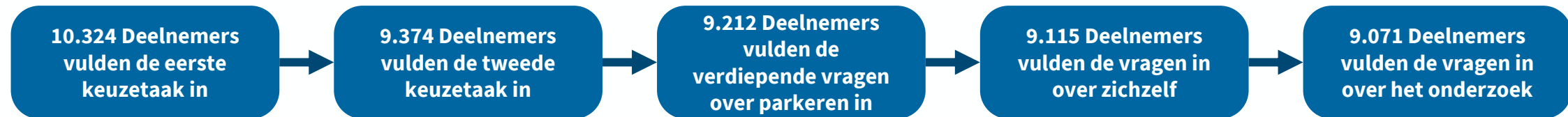
Van 12 tot 26 juni deden 10.324 mensen mee aan dit onderzoek



Brieven met
unieke codes

Naar elk woonadres in Haarlem is een brief mee de uitnodiging om mee te doen aan dit onderzoek. Zo zijn er ongeveer 75.000 brieven verstuurd. In elke brief stond een code waarmee een random persoon uit het huishouden mocht meedoen. Huishoudens die de brief zijn kwijtgeraakt, hebben via de gemeente Haarlem als nog een brief met daarin een code ontvangen. Deelnemers moesten deze code invullen aan het begin van het onderzoek. Deze codes zijn gecontroleerd om de representativiteit van de steekproef te waarborgen. Dit houdt in dat dubbele codes of verzonden codes zijn verwijderd.

Niet alle deelnemers hebben elk onderdeel van het onderzoek ingevuld



Dataverzameling per wijk

Uitleg

- In dit rapport worden de resultaten van een wijk op een representatieve manier getoond (tenzij anders aangegeven). Dit houdt in dat de wijken zijn gewogen op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding. Zo wordt de steekproef gespiegeld aan de populatie van een wijk en worden de verschillen tussen deze twee uitgebalanceerd. Om deze verschillen te kunnen uitbalanceren, moeten er in elke groep voldoende deelnemers zijn. We gaan uit van een minimum van 30 deelnemers per geslacht, leeftijdscategorie en opleidingsniveau. In dit geval zijn er minder deelnemers van elke groep in *Duinwijk*, *Haarlemmerhoutkwartier*, *Spaarndam*, *Vogelenwijk*, *Veerpolder* en *Zijlwegkwartier*. Over deze wijken worden in dit rapport wel uitspraken gedaan, maar het is onzeker of deze resultaten representatief zijn op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleiding. Deze uitspraken zijn daarom meer indicatief van aard, en moeten daarom voorzichtiger worden geïnterpreteerd.
- Op de volgende twee pagina's staan voor de 21 wijken van Haarlem de populatie- en de steekproefcijfers als het gaat om geslacht, leeftijd en opleidingsniveau op een rij.



Dataverzameling naar wijk

	Populatie Amsterdamsedijk	Deelnemers Amsterdamsedijk (n=616)	Populatie Boerhaavewijk	Deelnemers Boerhaavewijk (n=354)	Populatie Delftwijk	Deelnemers Delftwijk (n=380)	Populatie Duinwijk	Deelnemers Duinwijk (n=349)	Populatie Europawijk	Deelnemers Europawijk (n=452)	Populatie Haarlemmerhoutkwartier	Deelnemers Haarlemmerhoutkwartier (n=783)
Geslacht												
Man	49,8%	50,4%	48,1%	53,3%	48,9%	47,8%	48,7%	53,0%	49,5%	49,1%	48,7%	51,1%
Vrouw	50,2%	49,6%	51,9%	46,7%	51,1%	52,2%	51,3%	47,0%	50,5%	50,9%	51,3%	48,9%
Leeftijd												
Jonger dan 35	31,7%	15,0%	32,9%	19,5%	27,7%	11,6%	28,4%	4,9%	28,6%	18,9%	28,0%	9,0%
35 t/m 64 jaar	51,0%	60,4%	48,4%	54,2%	45,8%	51,2%	46,2%	58,4%	47,4%	50,3%	48,0%	54,4%
65 en ouder	17,3%	24,8%	18,7%	26,3%	26,4%	37,2%	25,5%	36,7%	24,0%	30,8%	24,0%	36,6%
Opleidingsniveau												
Praktisch	27,5%	13,6%	37,1%	14,1%	27,4%	17,8%	14,6%	5,1%	41,1%	12,7%	13,7%	3,6%
Middelbaar	41,9%	26,9%	40,6%	29,8%	51,5%	32,9%	29,0%	15,9%	36,7%	29,5%	29,8%	13,1%
Theoretisch	30,6%	59,5%	22,3%	56,1%	21,1%	49,3%	56,4%	79,0%	22,2%	57,8%	56,5%	83,3%
	Populatie Houtvaartkwartier	Deelnemers Houtvaartkwartier (n=675)	Populatie Indische wijk	Deelnemers Indische wijk (n=690)	Populatie Meerwijk	Deelnemers Meerwijk (n=335)	Populatie Molenwijk	Deelnemers Molenwijk (n=394)	Populatie Oude Stad	Deelnemers Oude Stad (n=1.022)		
Geslacht												
Man	48,2%	50,9%	48,6%	48,8%	47,6%	51,4%	49,4%	56,7%	50,2%	52,0%		
Vrouw	51,8%	49,1%	51,4%	51,2%	52,4%	48,6%	50,6%	43,3%	49,8%	48,0%		
Leeftijd												
Jonger dan 35	30,9%	11,4%	32,1%	14,7%	28,2%	12,4%	25,0%	8,7%	32,5%	13,9%		
35 t/m 64 jaar	51,3%	59,0%	51,7%	66,3%	46,9%	49,4%	46,6%	55,4%	51,5%	56,9%		
65 en ouder	17,8%	29,6%	16,2%	20,8%	24,9%	28,2%	28,4%	35,9%	15,9%	29,2%		
Opleidingsniveau												
Praktisch	17,6%	7,1%	22,6%	11,0%	45,9%	17,4%	32,5%	12,0%	14,1%	4,2%		
Middelbaar	34,6%	19,2%	39,8%	24,8%	38,5%	35,9%	51,5%	31,9%	31,0%	12,1%		
Theoretisch	47,7%	73,7%	37,6%	64,2%	15,6%	46,7%	15,9%	56,1%	54,9%	83,7%		

* Bron: CBS. Populatiegegevens Haarlem voor inwoners 15 jaar en ouder over 2019.

** Voor opleidingsniveau zijn enkele categorieën samengevoegd. Onder praktisch geschoold vallen: Basisschool, Mbo niveau 1, Havo/vwo klas 1, 2 of 3 en Vmbo. Middelbaar geschoold: Havo/vwo klas 4, 5 of 6 en Mbo niveau 2, 3 of 4 (de basisberoepsopleiding, de vakopleiding, of de middenkader- en specialistenopleidingen). Theoretisch geschoold: Hbo en Universiteit.



Dataverzameling naar wijk

	Populatie Parkwijk	Deelnemers Parkwijk (n=318)	Populatie Slachthuiswijk	Deelnemers Slachthuiswijk (n=389)	Populatie Spaarndam	Deelnemers Spaarndam (n=31)	Populatie Te Zaanenkwartier	Deelnemers Te Zaanenkwartier (n=738)	Populatie Ter Kleefkwartier	Deelnemers Ter Kleefkwartier (n=792)
Geslacht										
Man	49,1%	56,5%	48,1%	47,3%	49,6%	54,8%	48,3%	55,2%	49,0%	52,8%
Vrouw	50,9%	43,5%	51,9%	52,7%	50,4%	45,2%	51,7%	44,8%	51,0%	47,2%
Leeftijd										
Jonger dan 35	26,6%	12,7%	28,9%	17,9%	20,3%	3,2%	26,8%	11,4%	28,5%	8,4%
35 t/m 64 jaar	48,4%	54,7%	51,0%	56,9%	47,6%	51,6%	49,1%	61,9%	51,1%	60,5%
65 en ouder	25,0%	32,6%	21,1%	25,2%	32,1%	45,2%	24,1%	26,7%	20,4%	31,1%
Opleidingsniveau										
Praktisch	35,9%	13,2%	35,7%	13,8%	17,0%	6,5%	16,3%	4,7%	15,0%	6,0%
Middelbaar	36,1%	28,1%	37,6%	26,7%	38,3%	29,0%	30,8%	16,4%	26,4%	15,5%
Theoretisch	28,0%	58,7%	26,7%	59,5%	44,7%	64,5%	52,9%	78,9%	58,6%	78,5%

	Populatie Transvaalwijk	Deelnemers Transvaalwijk (n=485)	Populatie Vogelenwijk	Deelnemers Vogelenwijk (n=380)	Populatie Vondelkwartier	Deelnemers Vondelkwartier (n=421)	Populatie Veerpolder	Deelnemers Veerpolder (n=151)	Populatie Zijlwegkwartier	Deelnemers Zijlwegkwartier (n=455)
Geslacht										
Man	49,3%	53,8%	50,7%	51,1%	48,7%	47,0%	51,9%	56,7%	48,6%	51,2%
Vrouw	50,7%	46,2%	49,3%	48,9%	51,3%	53,0%	48,1%	43,3%	51,4%	48,8%
Leeftijd										
Jonger dan 35	37,3%	20,0%	32,9%	18,5%	30,1%	10,1%	28,3%	13,2%	31,3%	12,4%
35 t/m 64 jaar	50,2%	62,7%	52,1%	63,0%	48,9%	58,7%	54,3%	55,0%	53,0%	60,2%
65 en ouder	12,5%	17,3%	15,0%	18,5%	21,0%	31,2%	17,4%	31,8%	15,7%	27,4%
Opleidingsniveau										
Praktisch	21,5%	8,4%	22,5%	6,6%	25,0%	12,8%	26,5%	6,2%	18,2%	5,7%
Middelbaar	33,5%	22,7%	38,4%	25,1%	37,4%	27,5%	25,7%	21,2%	30,2%	12,0%
Theoretisch	45,0%	68,9%	39,2%	68,3%	37,6%	59,7%	47,8%	72,6%	51,6%	82,3%

* Bron: CBS. Populatiegegevens Haarlem voor inwoners 15 jaar en ouder over 2019.

** Voor opleidingsniveau zijn enkele categorieën samengevoegd. Onder praktisch geschoold vallen: Basisschool, Mbo niveau 1, Havo/vwo klas 1, 2 of 3 en Vmbo. Middelbaar geschoold: Havo/vwo klas 4, 5 of 6 en Mbo niveau 2, 3 of 4 (de basisberoepsopleiding, de vakopleiding, of de middenkader- en specialistenopleidingen). Theoretisch geschoold: Hbo en Universiteit.



Overige kenmerken van deelnemers

Samenstelling van de respondenten naar: dagelijks leven.

Aantal deelnemers (n=9.115)	
Dagelijks leven	
Loondienst	54,2% (4.941)
Ondernemer	11,5% (1.046)
Huisman/huisvrouw	1,5% (135)
Scholier/student	1,1% (100)
Vrijwilliger	1,8% (162)
Gepensioneerd	23,9% (2.175)
Anders	2,8% (255)

Samenstelling van de respondenten naar: huishouden.

Aantal deelnemers (n=8.609)	
Samenstelling huishouden	
Ik woon alleen	29,8% (2.569)
Ik woon met één andere persoon samen, zonder kinderen	36,6% (3.150)
Een gezin met één ouder en kinderen die thuis wonen	6,5% (560)
Een gezin met twee ouders en kinderen die thuis wonen	26,5% (2.279)
Iets anders, bijvoorbeeld een studentenwoning	0,6% (51)

Samenstelling van de respondenten naar: financiële situatie.

Aantal deelnemers (n=8.825)	
Financiële situatie	
Ik houd meestal veel geld over	17,2% (1.515)
Ik houd meestal een beetje geld over	33,9% (2.993)
Ik kan precies rondkomen	19,4% (1.711)
Ik moet spaargeld aanspreken	4,1% (359)
Ik moet schulden maken	0,7% (65)

Samenstelling van de respondenten naar: werkt u in Haarlem?

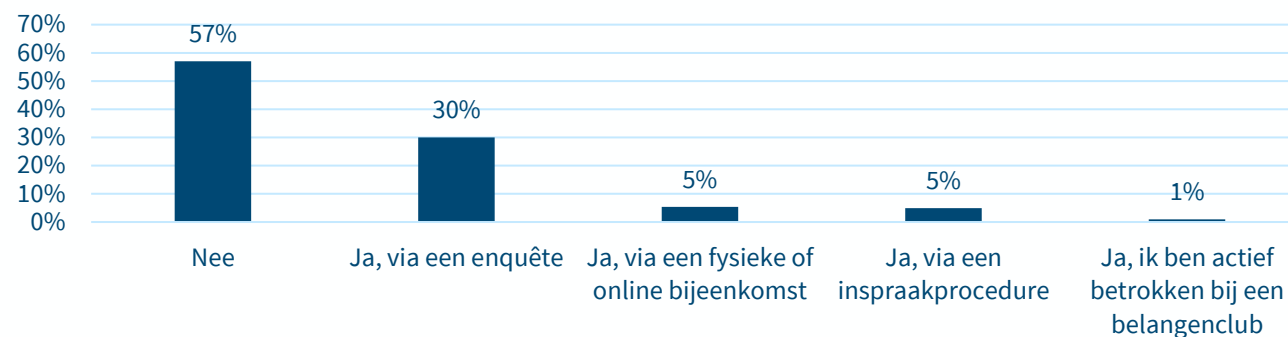
Aantal deelnemers (n=4.890)	
Werkt u in Haarlem?	
Ja, ik werk in Haarlem	27,7% (1.357)
Nee, ik werk buiten Haarlem	72,3% (3.533)

Samenstelling van de respondenten naar: waar is uw onderneming gevestigd?

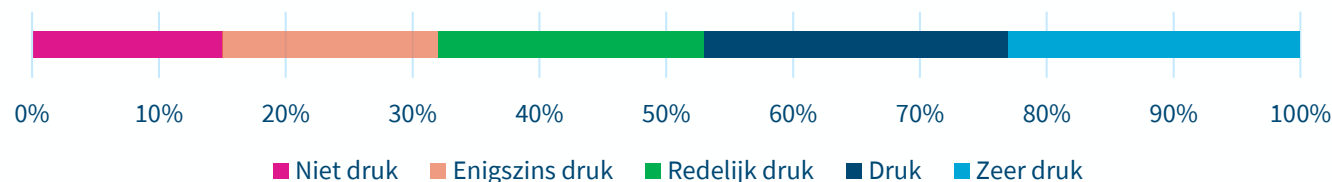
Aantal deelnemers (n=1.041)	
Waar is uw onderneming gevestigd?	
In Haarlem	80,9% (842)
Buiten Haarlem	19,1% (199)

Heeft u al eens uw mening gegeven aan de overheid over dit onderwerp?

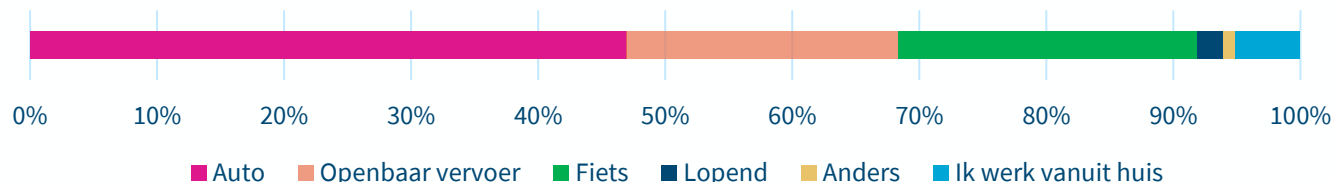
Antwoorden onder het totaal aantal deelnemers



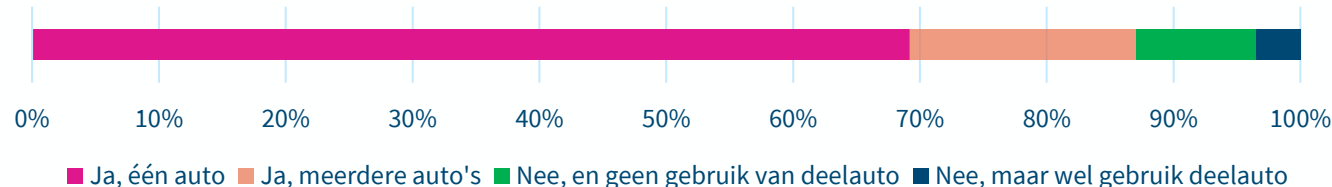
Resultaten van alle deelnemers op de vraag: Hoe druk is het met parkeren van auto's in uw buurt?




Resultaten van alle deelnemers op de vraag: Hoe reist u meestal van en naar uw werk? Kies de optie waarmee u het grootste deel van de reis aflegt.



Resultaten van alle deelnemers op de vraag: Heeft uw huishouden een auto?



Bijlage J. Methodologie

The background features a light blue field with a large, dark blue, abstract geometric shape. This shape is composed of several interconnected triangles and polygons, creating a complex, angular form that resembles a stylized mountain range or a series of overlapping planes. The dark blue shape is positioned in the upper right and lower right areas, leaving the lower left and top left corners in the light blue color.

Ontwerp keuzetaak 1

Uitleg

Het doel van deze keuzetaak is inzichten ophalen over welke waarden belangrijk zijn voor inwoners met betrekking tot de ruimte op straat in de stad. Vinden inwoners het belangrijk dat iedereen zich veilig voelt in het verkeer? Of dat de auto overall gemakkelijk en dichtbij geparkeerd kan worden?

Hoe deze keuzetaak? Deelnemers verdelen 100 punten over 10 opties om hun prioriteiten aan te geven. Vinden ze een optie belangrijk, dan geven ze meer punten dan aan andere opties. Nadat deelnemers punten alle punten hadden verdeeld konden ze hun keuzes motiveren.

Welke informatie kregen deelnemers over de opties? Over iedere optie was meer informatie te lezen door op de roze 'i-knop' te klikken. Deze informatie hebben wij in overleg met de gemeente vastgesteld. Op de volgende pagina staan voorbeelden van de extra informatie achter de roze 'i-knop'.

The screenshot shows the 'wevalue' app interface for a survey in Haarlem. The title is 'Deel 2: Wat vindt u belangrijk in de stad? Verdeel 100 punten.' Below the title, it says 'Gebruik de + en - knoppen om punten aan opties te geven.' The interface displays 10 survey options, each with a score of 0 and a red 'i' icon for more information. The options are:

- Iedereen voelt zich veilig in het verkeer.
- In Haarlem kunt u snel met de auto op de goede plek komen.
- Kinderen kunnen op veel plekken buiten spelen.
- De stad is groen. Er zijn veel bloemen, bomen en planten te zien.
- De stad is een goede plek voor sociale activiteiten en ontspanning. Bijvoorbeeld met genoeg plekken om te zitten of te picknicken.
- Haarlem is goed toegankelijk. Bijvoorbeeld voor mensen met een rolstoel, of kinderwagen. En voor mensen die blind zijn.
- De stad heeft veel ruimte om makkelijk en prettig te sporten en bewegen.
- Mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.
- Het is makkelijk om lopend of op de fiets bij belangrijke plekken te komen. Bijvoorbeeld bij de supermarkt of basisschool.
- Haarlem moet minder overlast hebben als er heel veel regen valt of als het heel droog is.

A score of 0/100 is shown in the top right corner. A blue arrow icon is visible in the bottom right corner of the app interface.

Ontwerp keuzetaak 1

Voorbeelden van de extra informatie over een optie achter de roze 'i-knop'

Mensen kunnen hun auto parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.

Hoe zit het?

In Haarlem zijn er parkeerplekken voor auto's op straat en in parkeergarages. En Haarlem heeft ook grotere parkeerplaatsen. Sommige inwoners van Haarlem vinden het lastig is om een goede plek te vinden voor hun auto. Hierdoor moeten ze vanaf de parkeerplek nog ver lopen. Bijvoorbeeld naar hun huis, of naar winkels.

Wat is uw keuze?

- Geeft u **veel** punten? Dan vindt u het belangrijk dat u overal makkelijk en dichtbij de auto kunt parkeren. Op alle plekken in de stad, dus bij uw huis of bijvoorbeeld bij winkels.
- Geeft u **weinig** of **geen** punten? Dan vindt u het minder belangrijk dat u overal makkelijk en dichtbij kunt parkeren.

Haarlem moet minder overlast hebben als er heel veel regen valt of als het heel droog is.

Hoe zit het?

Bij harde regenbuien kunnen we wateroverlast krijgen. Er ontstaat dan schade aan woningen en straten. Sommige planten, grassen en struiken nemen regenwater op, waardoor we minder overlast hebben van harde regenbuien. Bomen zorgen ook voor schaduw en verkoeling, zodat we minder last hebben van erge hitte in de stad. Daardoor is de stad klimaatbestendig.

Wat is uw keuze?

- Geeft u **veel** punten? Dan vindt u het belangrijk dat de gemeente meer ruimte gebruikt voor groen. Daardoor kan de stad beter tegen klimaatverandering.
- Geeft u **weinig** of **geen** punten? Dan vindt u het minder belangrijk dat de gemeente ruimte gebruikt voor groen om te zorgen dat de stad tegen klimaatverandering kan.



Ontwerp keuzetaak 2

Uitleg

Het doel van deze keuzetaak is inzichten ophalen over hoe inwoners verschillende vormen van ruimtegebruik in hun buurt afwegen. In hoeverre willen inwoners dat er ruimte is om fietsen te parkeren in hun buurt? Of voor groen? En in hoeverre zijn ze bereid om ander ruimtegebruik op te offeren hiervoor?

Hoe werkt deze keuzetaak? Er zijn 7 opties voor openbaar ruimtegebruik in de buurt voorgelegd (in de schermafbeelding rechtsboven zijn niet alle opties zichtbaar). Wanneer de deelnemers starten is de ruimte precies verdeeld. Deelnemers kunnen per optie kiezen om de ruimte zo te houden, (veel) meer ruimte aan een optie toe te kennen of (veel) minder ruimte. Deelnemers kunnen niet meer ruimte besteden dan in de uitgangssituatie, waarin 'de ruimte precies is verdeeld', dan komt het metertje in het rood te staan. Als ze extra ruimte voor een optie kiezen, moeten ze minder ruimte voor een andere optie kiezen voordat ze verder kunnen naar de volgende pagina.

Hoe is de beperking 'ruimte op straat' bepaald? Sommige opties nemen meer ruimte in op straat dan andere opties. Een parkeerplaats voor een auto neemt bijvoorbeeld meer ruimte in dan een parkeerplek voor een fiets. Om dit inzichtelijk te maken hebben we het effect 'ruimte op straat' toegevoegd. Om te bepalen hoeveel ruimte een optie maximaal kan innemen, hebben we samen met beleidsmakers van de gemeente een inschatting gemaakt van de ordegroottes. Er is voor gekozen om ordegroottes aan te houden aangezien er schattingen zijn gedaan voor het ruimtebeslag van een aantal opties. Voor sommige opties is de benodigde ruimte namelijk niet eenduidig te bepalen.

'Groen in de buurt' kan veel of weinig ruimte in beslag nemen. We zijn ervan uitgegaan dat de gemeente vooral kleinschalig groen kan stimuleren binnen buurten en hebben daarom de ordegrootte van het effect op de ruimte lager ingeschat dan voor het parkeren van auto's. Verder is de optie 'wandelen in de buurt' hoger ingeschat dan bijvoorbeeld 'sporten in de buurt' of 'samenkomen in de buurt', omdat je die laatste dingen op een vaste locatie kan doen. Bij het maken van een wandeling leg je een grotere afstand af, dan als er nodig is voor een speeltoestel of sportveld. Meer ruimte voor wandelen maken vereist dus weliswaar een kleine verbreding van de voetpaden, maar wel over een relatief groot gebied.

Deel 3: Waar wilt u dat er ruimte voor is in uw buurt?
Gebruik de schuifjes om meer of minder ruimte aan de opties toe te kennen.

Parkeren van auto's in de buurt
Ruimte zo houden

Wandelen in de buurt
Ruimte zo houden

Sporten in de buurt
Ruimte zo houden

Beperking
Ruimte op straat
De ruimte is precies verdeeld

Optie	Ordegrootte
Wandelen in de buurt	● ●
Parkeren van fietsen in de buurt	●
Parkeren van auto's in de buurt	● ● ●
Groen in de buurt	● ●
Sporten in de buurt	●
Kinderen kunnen spelen in de buurt	●
Samenkomen in de buurt	●



populytics.nl