



Stadspanel Halle

Rapport bevraging Evaluatie Parkeerbeleid

20/12/2021

In samenwerking met  **hoplr**

Inhoudstafel

Samenvatting	4
Stadspanel en methodologie	4
Derde bevraging: doel en thema's	4
Bevindingen	4
Inleiding	6
2.1 Over het Stadspanel van stad Halle	6
2.2 Over de derde bevraging	6
Methodologie	7
3.1 Gevolgde procedure	7
3.1.1 Stadspanel	7
3.1.2 Overige doelgroepen	9
3.3 Toelichting bij de analyses	10
3.3 Samenstelling bevraging	11
3.3.1 Gender en leeftijdscategorie Stadspanel	11
3.3.2 Woonplaats Stadspanel en overige doelgroepen	12
3.3.3 Locatie Handelszaak, School of Zorgorganisatie	13
3.3.4 Bezit parkeerkaarten en -abbonementen Stadspanel en overige doelgroepen	15
Resultaten bevraging	17
4.1 Halle Centrum bezoeken	18
4.1.1 Frequentie bezoek Halle Centrum	18
4.1.2 Verandering gebruik vervoermiddelen	20
4.1.3 Redenen om Halle Centrum te bezoeken	23
4.1.4 Invloed van betalend parkeren	24
4.2 Algemene evaluatie vernieuwd parkeerbeleid	25
4.2.1 Waardering vernieuwd parkeerbeleid	25
4.2.2 Evaluatie doelstellingen parkeerbeleid	26
4.3 Kennis vernieuwd parkeerbeleid	28
4.4 Beschikbaarheid parkeerplaatsen	31
4.4.1 Verandering sinds invoering vernieuwd parkeerbeleid	31
4.4.2 Frequentie beschikbare parkeerplaats	33
4.5 Evaluatie Tarieven	35
4.5.1 Evaluatie parkeertarieven verschillende parkeerzones	35
Open vraag	36
4.5.2 Evaluatie tarieven parkeerkaarten en -abbonementen	39
Open vraag	40
4.5.3 Opinie Blauwe zone	42
4.6 Evaluatie speciale voorzieningen en maatregelen	43

4.6.1	Opinie Hallekaart	43
	Open vraag	44
4.6.2	Opinie parkeerabonnement niet-Hallenaren	45
4.6.3	Opinie hulpmiddelen zorgverleners	46
	Open vraag	47
4.6.4	Evaluatie aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een beperking	48
	Open vraag	48
4.6.5	Evaluatie gratis parkeren op zaterdag	50
4.6.6	Gebruik 15 minuten gratis	51
	Open vraag	51
4.6.7	Gebruik en bekendheid Shop & Go initiatief	52
4.7	Gebruiksvriendelijkheid betaalmethodes	54
	Open vraag	55
Discussie en conclusies		56
5.1	Algemene evaluatie vernieuwd parkeerbeleid	56
5.2	Gewijzigd gedrag sinds de invoering van het vernieuwd parkeerbeleid	57
5.3	Kennis van het vernieuwd beleid	57
5.4	Gepercipieerde beschikbaarheid parkeerplaatsen	57
5.5	Evaluatie tarieven	58
5.6	Evaluatie speciale voorzieningen en tarieven	58
5.7	Gebruiksvriendelijkheid	59
Meer weten over dit onderzoek?		60

1. Samenvatting

Stadspanel en methodologie

Om het lokale beleid optimaal af te stemmen op de wensen en verwachtingen van haar burgers, heeft stad Halle het Stadspanel opgericht. Dit panel bestaat uit meer dan 500 leden die minstens drie keer per jaar worden bevraagd over uiteenlopende thema's. De leden worden per brief uitgenodigd en representeren de Halse bevolking zo goed mogelijk.

Voor deze derde bevraging werden naast het Stadspanel ook drie andere doelgroepen uitgenodigd om hun opinies te delen, namelijk lokale handelaars en marktkramers, schoolpersoneel en personeel van zorgorganisaties.

Derde bevraging: doel en thema's

De derde bevraging van het Stadspanel vond plaats van eind oktober tot eind november. Het onderwerp was de evaluatie van **het vernieuwde parkeerbeleid**. Aan de hand van de bevraging willen we het stadsbestuur **ondersteunen bij de bijsturing van het parkeerbeleid**.

Bevindingen

Algemeen: Het vernieuwd parkeerbeleid lijkt globaal genomen maar een klein draagvlak te kennen in haar huidige vorm	
Evaluatie	Een grote meerderheid van de inwoners en de drie andere doelgroepen geeft aan het parkeerbeleid eerder of helemaal niet goed te vinden.
	Men vindt vooral niet dat het vernieuwde parkeerbeleid voor vlotter verkeer in het centrum heeft gezorgd.
	Iets minder dan de helft vindt wel dat het beleid tot een meer kwalitatieve invulling van de publieke ruimte, een autoluwe binnenstad en een betere luchtkwaliteit leidt.
Kennis	De Shop & Go-plaatsen en manieren om te betalen zijn voldoende bekend.
	De verschillende tarieven en formules, de signalisatie van de zones, en waar en wanneer men gratis kan parkeren zijn bij velen onvoldoende bekend.
	Sommigen vinden het vernieuwde beleid te complex in verhouding tot de omvang van de stad.
	Personen die op maandelijkse basis naar het centrum komen, komen minder vaak met de auto, en niet zo veel vaker met een ander vervoermiddel.

Gedrag	Personen die dagelijks naar het centrum komen, laten hun auto niet vaker staan sinds de invoering van het vernieuwde parkeerbeleid.
	Er lijkt een zekere substitutie aanwezig te zijn waarbij de fiets deels ingeruild wordt voor de auto door een beperkt deel van de verschillende doelgroepen.

Tarieven: De grote meerderheid over alle doelgroepen heen vindt alle tarieven te duur.

Zones en tarieven	Het overgrote deel van de bevroagden vindt twee uur gratis parkeren in de blauwe zone te weinig, en de meerderheid is geen voorstander voor betalend langer parkeren.
	Alle parkeertarieven, -kaarten en -abonnementen worden door een (ruime) meerderheid te duur bevonden.
	Vooraf lokale handelaars, en personeelsleden van lokale scholen en zorgorganisaties vinden de tarieven te hoog en hebben soms het gevoel te moeten betalen om te mogen werken.
Speciale voorzieningen en tarieven	De Hallekaart wordt als positief ervaren, maar men stelt verbeteringen voor: meer locaties nabij invalswegen, beschikbaarheid voor niet-Hallenaren die ten dienste van Hallenaren werken, en duidelijkere geldigheidstermijn.
	Sommige zorgverleners vinden de zorgverlenerskaart geen oplossing, door een te korte duurtijd en te nauwe invulling van de term 'zorgverlener'.
	Een merendeel vindt het aanbod voor gratis parkeren op zaterdag onvoldoende, maar mensen die beter weten wat het inhoud zijn meer tevreden.
	Weinig mensen maken gebruik van 15 minuten gratis parkeren.
	Shop & Go-parkeerplaatsen worden door een substantieel aandeel van de bevolking gebruikt en door hen ook gewaardeerd.

Betaalmogelijkheden: De betaalmogelijkheden worden als gebruiksvriendelijk ervaren.

Gebruiks-vriendelijkheid	Men vindt voornamelijk de parkeerautomaten in het straatbeeld gebruiksvriendelijk.
	Sommigen vinden het feit dat men niet met contanten kan betalen, en het kleine en soms moeilijk leesbare scherm een tekortkoming.
	Men waardeert de betaalmogelijkheid per SMS of app, maar vindt de transactiekost een drempel.

2. Inleiding

2.1 Over het Stadspanel van stad Halle

Het Stadspanel draagt bij aan het participatiebeleid van de stad. Zo'n panel omvat een **representatief staal van de bevolking** en brengt meningen naar boven van groepen die zich bij andere participatie-initiatieven minder laten horen. Dat is essentieel om beleid te voeren dat relevant is voor de hele bevolking.

Door middel van dit inwonerspanel houdt de stad dus een vinger aan de pols. Op regelmatige tijdstippen (minimum drie keer per jaar) wordt het **Stadspanel bevraagd over onderwerpen die spelen binnen de stad** of over belangrijke beleidskeuzes die moeten worden gemaakt.

Het Stadspanel is tenslotte ook een manier om de **realisatie van de beleidsdoelstellingen uit het strategisch meerjarenplan** op te volgen. Het inwonerspanel is een aanvulling op andere participatie-initiatieven en de adviesraden.

2.2 Over de derde bevraging

In het kader van het Stadspanel vond in de periode oktober 2021 - november 2021 de derde bevraging plaats, met als onderwerp **de evaluatie van het vernieuwde parkeerbeleid in Halle Centrum, Sint-Rochus en Nederhem**. Meer bepaald polsten we naar de algemene opinies over het parkeerbeleid en haar doelstellingen, de parkeerzones en tarieven, de bestaande kaarten en abonnementen, en de gebruiksvriendelijkheid van de betaalmethodes.

Naast het Stadspanel werden ditmaal nog drie andere doelgroepen bevraagd. Het gaat over groepen die op uiteenlopende manieren geconfronteerd worden met het vernieuwde parkeerbeleid, namelijk:

- Lokale handelaars en marktkramers
- Personeel van scholen in Halle Centrum, Sint-Rochus en Nederhem
- Zorgverleners actief in Halle Centrum, Sint-Rochus en Nederhem

Aan de hand van de bevraging willen we het stadsbestuur **ondersteunen bij de bijsturing van het parkeerbeleid**.

3. Methodologie

3.1 Gevolgde procedure

3.1.1 Stadspanel

De populatie voor het inwonerspanel omvat **alle inwoners van Halle die ouder zijn dan 16 jaar**, behalve raadsleden, leden van het college van burgemeester en schepenen, leden van het vast bureau en leden van het bijzonder comité voor de sociale dienst. Het steekproefkader bestond op 1 december 2020 bijgevolg uit **N = 33.005 inwoners**.

Het Stadspanel werd gevormd door middel van een **proportioneel gestratificeerde steekproeftrekking**. Hierbij werd rekening gehouden met **geslacht en leeftijd**. De populatie (alle Hallenaars ouder dan 16 jaar) werd onderverdeeld in exclusieve groepen (strata), waarna er enkelvoudige aselecte steekproeven werden getrokken binnen elk stratum. Dit in verhouding tot de proportie van ieder stratum in de populatie.

De tabel hieronder geeft een overzicht van de verschillende strata, hun verdeling in de populatie en **deelnemers van de derde bevraging** van het Stadspanel. De wegingsfactor van mannen tussen 16 en 24 jaar werd gefixeerd op 3 om te grote vertekeningen te vermijden.

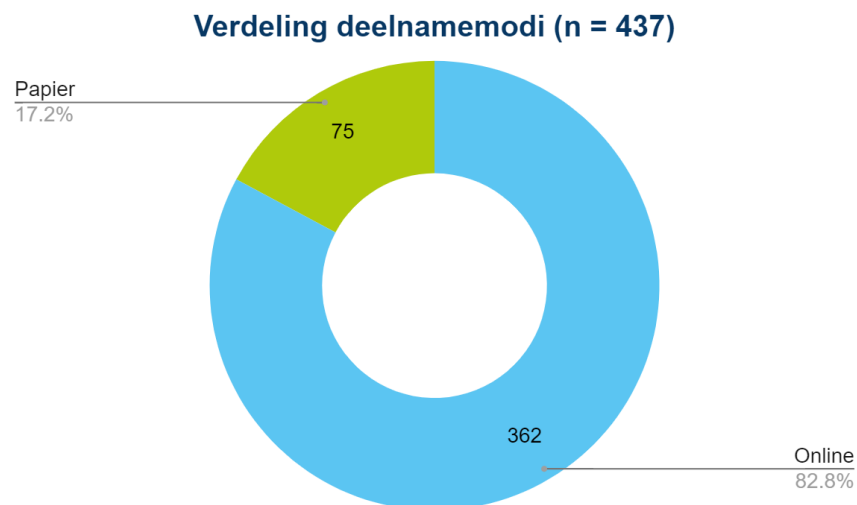
Steekproef beschrijving (leeftijd x geslacht) en wegingsfactoren				
Segmenten		Verdeling per segment (%)		
		Steekproef	Populatie	Wegingsfactor
16-24	Man	0.73	6.24	3.0000
	Vrouw	5.58	6.22	1.1147
25-34	Man	7.52	8.06	1.0718
	Vrouw	6.8	8.06	1.1853
35-44	Man	7.52	8.25	1.0971
	Vrouw	7.77	8.23	1.0592
45-54	Man	10.92	8.01	0.7335
	Vrouw	7.77	8.08	1.0399
55-64	Man	9.22	7.41	0.8037
	Vrouw	9.22	7.69	0.8341
65-74	Man	10.92	5.51	0.5046
	Vrouw	7.28	6.44	0.8846
75+	Man	5.34	4.43	0.8296
	Vrouw	3.4	7.37	2.1676

In totaal werden voor de tweede bevraging **738 Hallenaren** uitgenodigd. Deze groep bestond uit respondenten die in de eerste en/of tweede bevraging hadden aangegeven ook deel te willen nemen aan volgende bevragingen van het Stadspanel. Zij ontvingen een **uitnodigingsbrief en een herinneringsbrief**. De herinneringsbrief werd 14 dagen na de uitnodigingsbrief verstuurd.

Respondenten konden bij vorige bevragingen ook aangeven dat ze **verder via e-mail wilden worden uitgenodigd**. Zij die dat deden, kregen naast de brieven ook nog twee e-mails. Deze volgden twee dagen na het versturen van respectievelijk de uitnodigingsbrief en de herinneringsbrief.

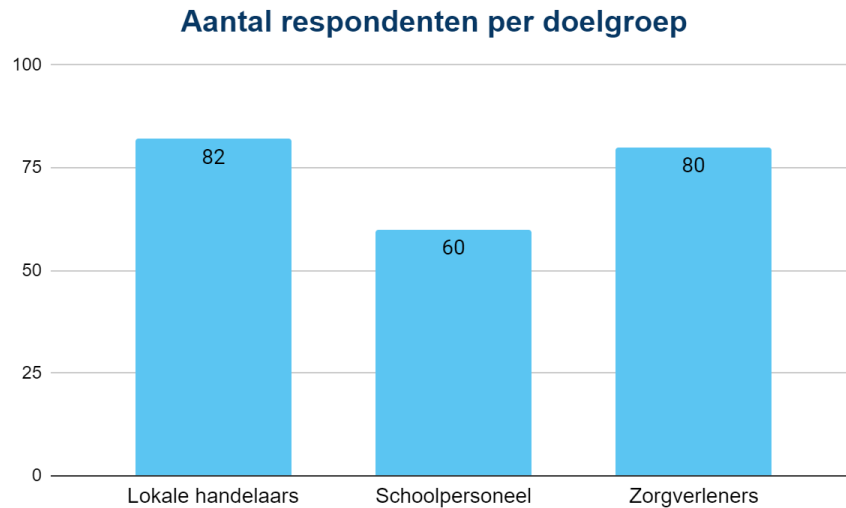
Panelleden die offline aan de voorgaande bevragingen deelnamen, ontvingen meteen **een papieren vragenlijst, samen met de eerste uitnodiging**.

De leden van het Stadspanel konden op drie manieren deelnemen aan de bevraging: **online, op papier of telefonisch**. Uiteindelijk namen **437 panelleden** opnieuw deel, waarvan 362 online en 75 door middel van de papieren vragenlijst.



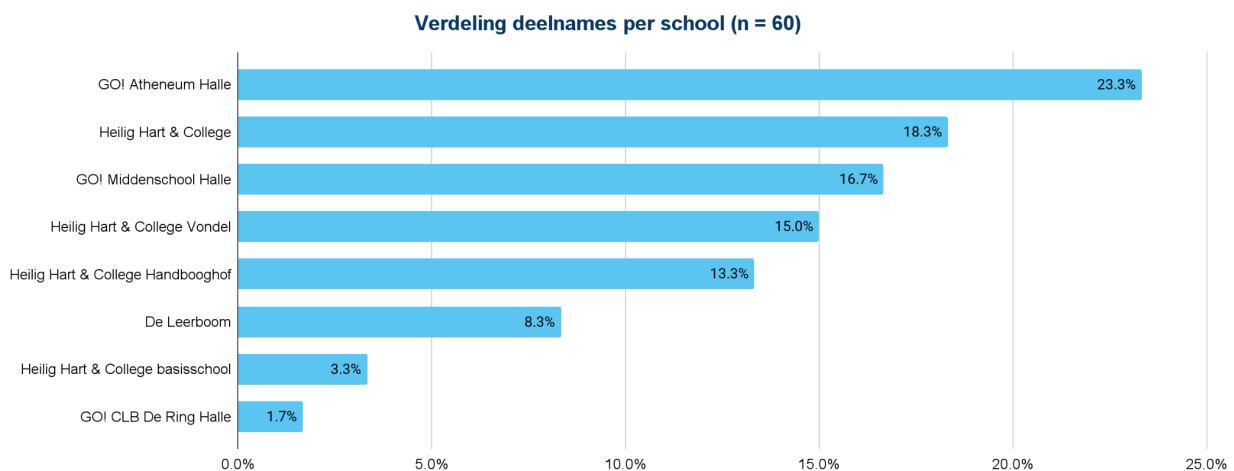
3.1.2 Overige doelgroepen

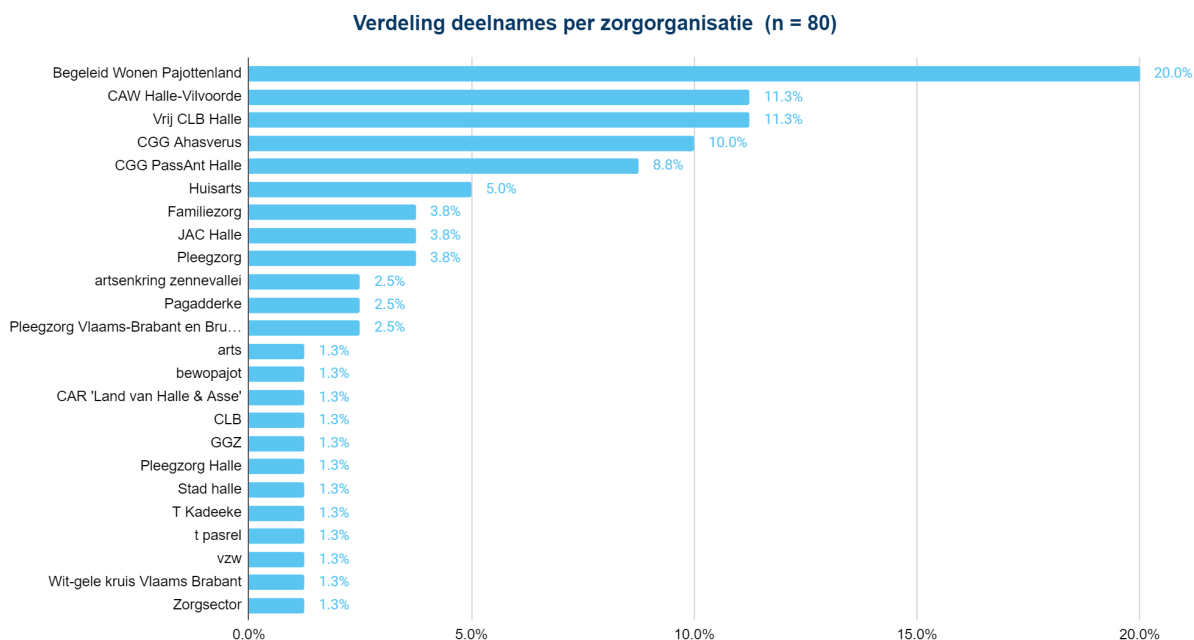
De overige doelgroepen werden tegelijk met het Stadspanel per mail uitgenodigd om online deel te nemen. In onderstaand staafdiagram geven we het **aantal deelnemers per doelgroep** weer.



Voor de bevraging van lokale handelaars werden 246 handelaars en ongeveer 80 marktkramers gecontacteerd. **82 lokale handelaars en marktkramers namen deel** (responsgraad = 25,2%). Zeven scholen werden gecontacteerd, met een totaal van 530 personeelsleden, waarvan er **60 deelnamen** (responsgraad = 11,3%). Ten slotte werden ongeveer 400 medewerkers van 42 verschillende zorgorganisaties gecontacteerd, waarvan er **80 deelnamen** (responsgraad = 20%).

Hieronder geven we de verdeling van de deelnames **per school, alsook per zorgorganisatie** weer. Aangezien de lokale handelaars grotendeels van verschillende organisaties en handelszaken komen, hebben we ervoor gekozen de verdeling niet mee op te nemen.





3.3 Toelichting bij de analyses

Bij elk onderdeel van de bevraging werd nagegaan **of er een samenhang bestaat** tussen de antwoorden enerzijds en socio-demografische gegevens (bv. geslacht, leeftijd, woonplaats) doelgroep lidmaatschap (Stadspanel, lokale handel, schoolpersoneel, zorgverlener), of bepaalde relevante gedragskenmerken (autogebruik, bezit van een parkeerabonnement,...) anderzijds.

De aanwezigheid van een significante samenhang wordt doorheen het rapport steeds ondersteund met de resultaten van de uitgevoerde statistische test (i.e. Chi²-test)¹.

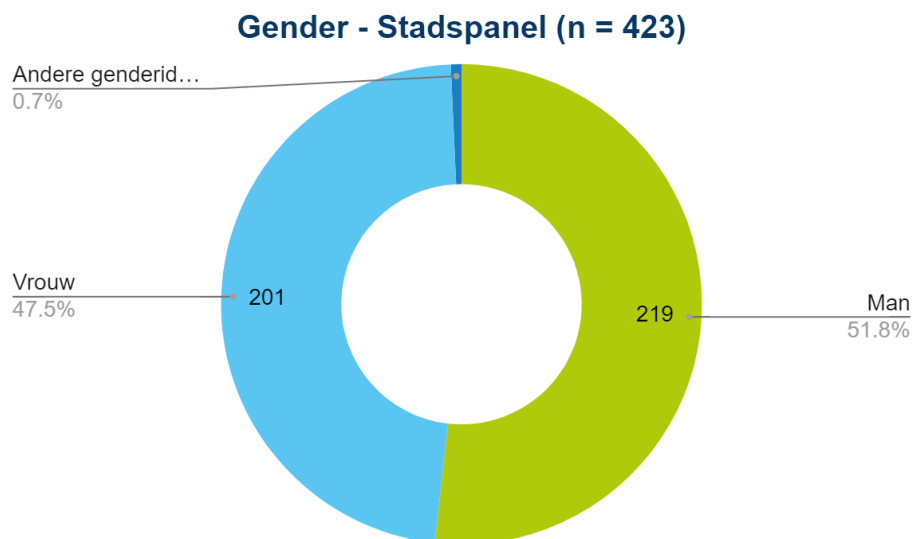
¹ De Chi² test wordt telkens als volgt gerapporteerd (χ^2 (aantal vrijheidsgraden, N = omvang steekproef) = de chi² toets statistiek, p-waarde). Van de p-waarde kan het significantieniveau afgelezen worden: p<0,05, p<0,01 of p<0,001.

3.3 Samenstelling bevraging

Aan de derde bevraging van het Stadspanel namen **437 Hallenaren** deel. **431 deelnames** werden weerhouden na een kwaliteitscontrole (o.a. inzendingen met minder dan 70% beantwoorde vragen werden verwijderd)². Dit komt neer op een netto responsgraad van **58,4%** en resulteert in een **foutmarge van 4,59%** bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%³. **De vragenlijst is in het Nederlands**, wat betekent dat personen die de taal niet of onvoldoende machtig zijn, ondergerepresenteerd zijn.

3.3.1 Gender en leeftijdscategorie Stadspanel

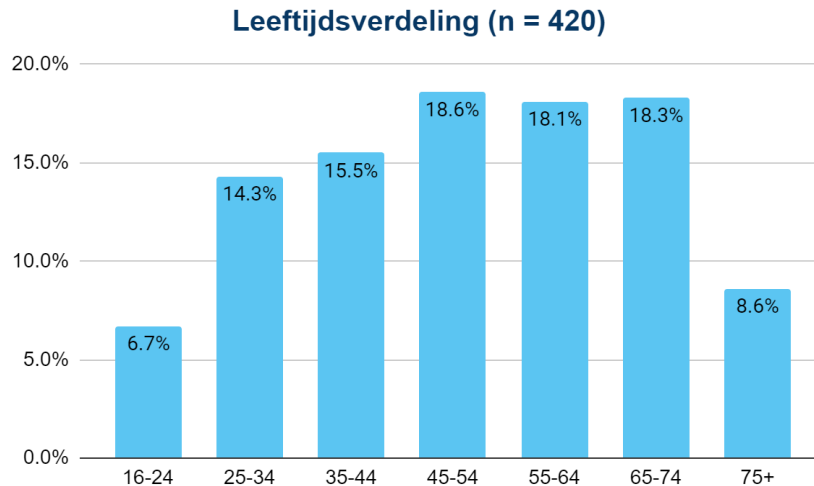
Aan de derde bevraging van het Stadspanel namen 219 (**51,8%**) **mannen**, 201 (**47,5%**) **vrouwen** en (0,7%) **3 personen met een andere genderidentiteit** deel. Hiermee wijkt de samenstelling van de steekproef in zeker zin af van die van de populatie, waar er meer vrouwen dan mannen zijn (Vrouw = 52,1%, Man = 47,9%). Er zijn geen populatiegegevens beschikbaar over personen met een andere genderidentiteit. Dit betekent dat we de representativiteit ervan niet kunnen bepalen, en we deze gegevens niet kunnen meenemen in de weging van de resultaten.



Ook met betrekking tot leeftijdscategorieën volgt de verdeling binnen de groep deelnemers die van de populatie, met een (lichte) oververtegenwoordiging van 45- tot en met 64-jarigen, en een (lichte) ondervertegenwoordiging van zowel personen jonger dan 24, als 75-plussers. De gemiddelde leeftijd bedraagt 51,1 jaar (SD=17,1), wat iets hoger is dan bij de eerste twee bevestigingen. De jongste deelnemer is 17 jaar, de oudste 93.

² De vragen in de enquête waren niet verplicht in te vullen. Het aantal deelnemers verschilt daarom van vraag tot vraag. Bij alle resultaten wordt het reële aantal deelnemers per vraag daarom gerapporteerd.

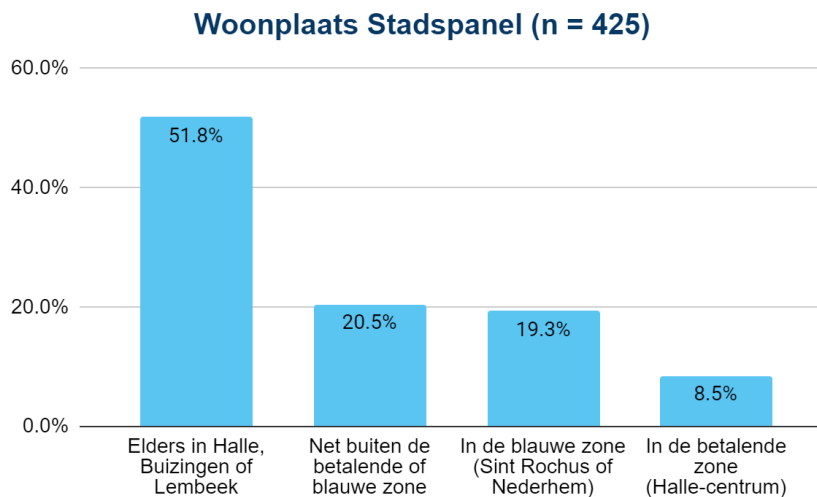
³ Deze foutmarge is van toepassing op alle cijfers weergegeven in de resultatensectie en wordt gerepresenteerd door middel van een lijn op de staafdiagrammen.



Wanneer we de verhouding van geslacht per leeftijdscategorie bekijken, zien we dat voornamelijk **mannen tussen 16 en 24 jaar** en **vrouwelijke 75-plussers ondervertegenwoordigd** zijn in het Stadspanel. Tegelijk zien we dat met name mannen tussen **65 en 74 jaar oververtegenwoordigd** zijn. We compenseren deze over en -ondervertegenwoordigingen door middel van **weging**.

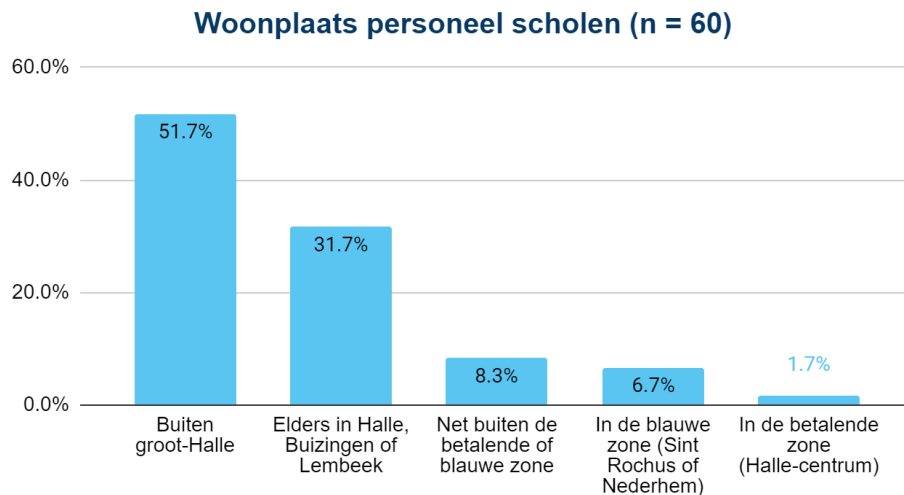
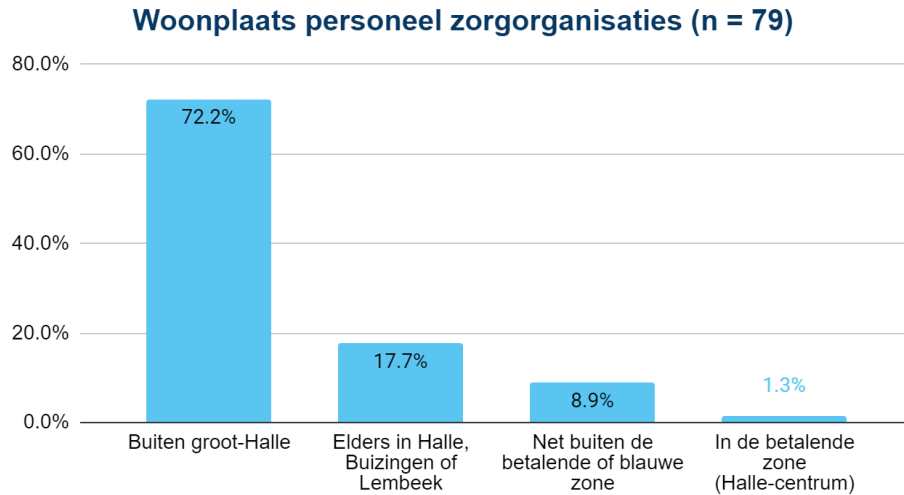
3.3.2 Woonplaats Stadspanel en overige doelgroepen

Het staafdiagram hieronder geeft weer **waar de respondenten wonen**, in relatie tot de parkeerzones.



We zien dat het aandeel respondenten uit **Sint-Rochus en Nederhem (19,3%) overeenstemt** met het aandeel in de populatie (19%) en dat er een **ondervertegenwoordiging van inwoners uit Halle Centrum** bestaat (8,5% van de respondenten in vergelijking met 17% in de bevolking).

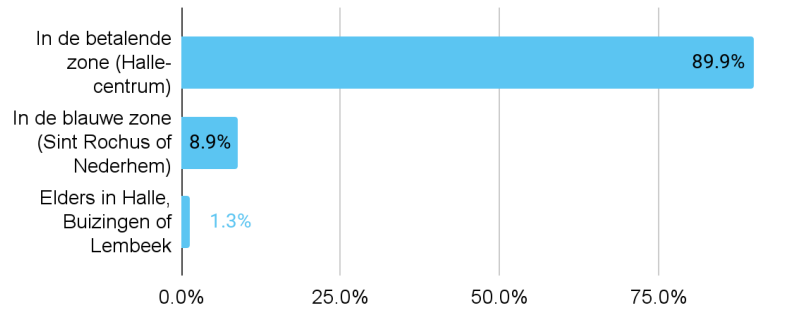
De ruime meerderheid van zowel het personeel van zorgorganisaties als de scholen gaf aan **buiten Groot-Halle** te wonen. De lokale handelaars werden niet naar hun woonplaats gevraagd.



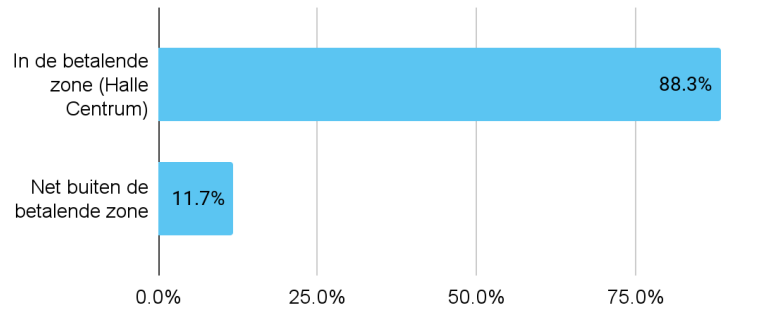
3.3.3 Locatie Handelszaak, School of Zorgorganisatie

Daarnaast vroegen we de overige doelgroepen naar hun locatie van tewerkstelling. Schoolpersoneel en lokale handelaars werken voor het **overgrote deel in Halle Centrum**. Onder de zorgverleners zien we meer spreiding.

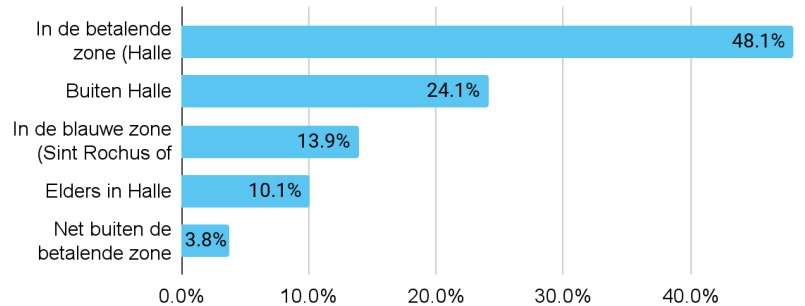
Locatie Handelszaak (n = 79)



Locatie Scholen (n = 60)



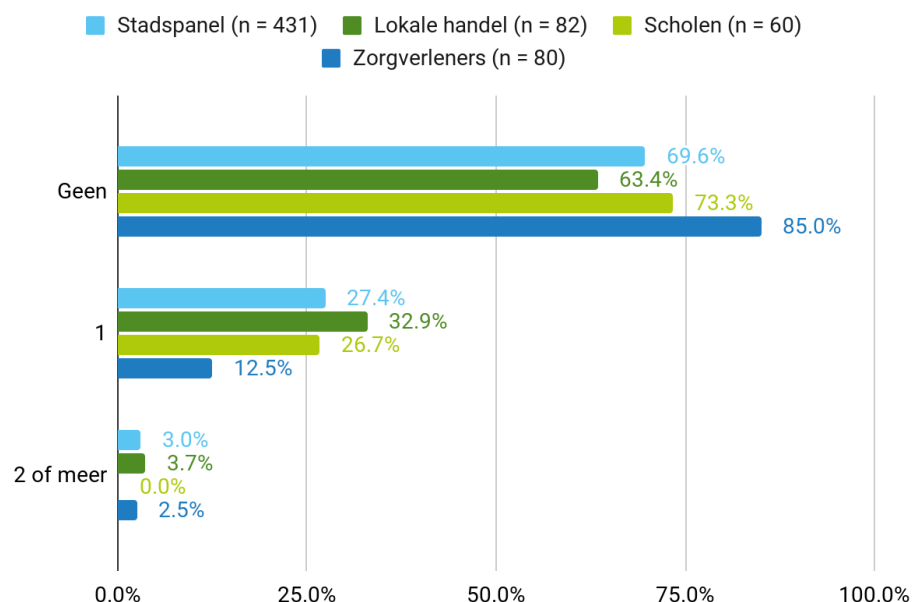
Locatie Zorgorganisatie (n = 79)



3.3.4 Bezit parkeerkaarten en -abonnementen Stadspanel en overige doelgroepen

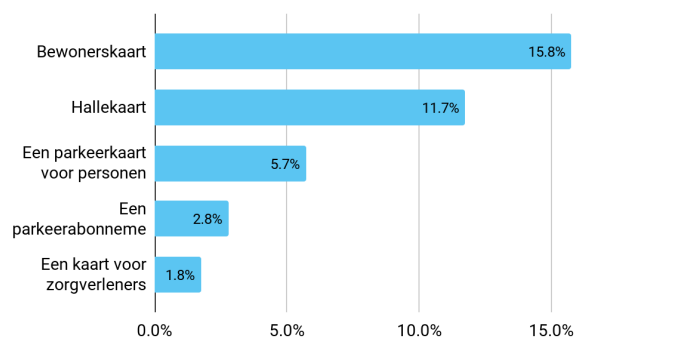
De overgrote meerderheid van alle respondenten hebben **geen parkeerkaart of -abonnement**. Een kwart tot een derde (lokale handelaars) geeft aan er één te bezitten, al geeft slechts 12,5% van de zorgverleners aan één kaart of abonnement te bezitten. Een kleine minderheid bezit meer dan één kaart of abonnement.

Bezit van het aantal parkeerkaarten of abonnementen

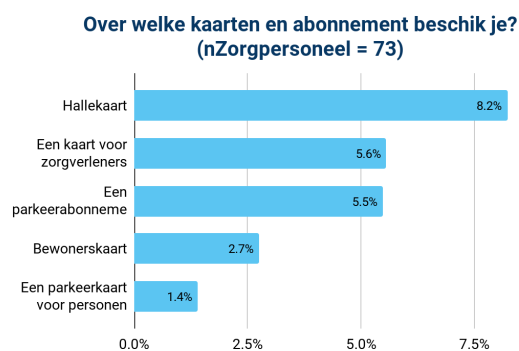
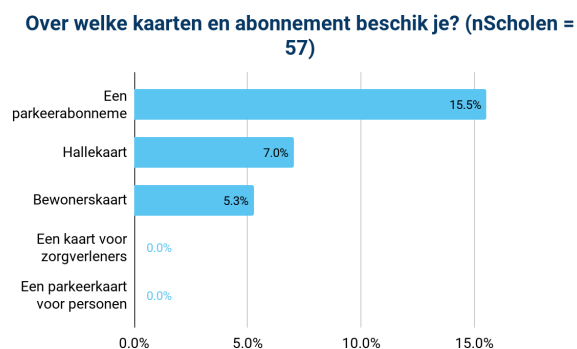
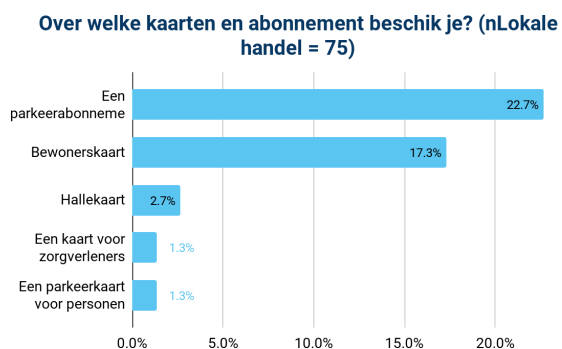


Onder het Stadspanel zien we dat **16% een bewonerskaart** heeft, **12% een Hallekaart** en **6% een parkeerkaart voor personen met een handicap**.

Over welke kaarten en abonnement beschik je? (nStadspanel = 382)



Onder de overige doelgroepen zien we een **hoger gebruik van parkeerabonnementen**, met name bij lokale handelaars (23%) en schoolpersoneel (15%). **Zorgverleners lijken iets vaker over een Hallekaart** (8%) dan over een kaart voor zorgverleners (5,6%) te beschikken.



4. Resultaten bevraging

In dit hoofdstuk bespreken we de resultaten van de bevraging. We delen deze op **per thema**:

1. Bezoeken aan centrum Halle
2. Evaluatie vernieuwde parkeerbeleid
3. Kennis vernieuwde parkeerbeleid
4. Beschikbaarheid parkeerplaatsen
5. Evaluatie tarieven
6. Evaluatie speciale voorzieningen en maatregelen
7. Gebruiksvriendelijkheid betaalmethodes

We lichten telkens de relevante en opvallende bevindingen toe.

4.1 Halle Centrum bezoeken

Allereerst peilden we naar het **gedrag** van de Hallenaars en overige doelgroepen.

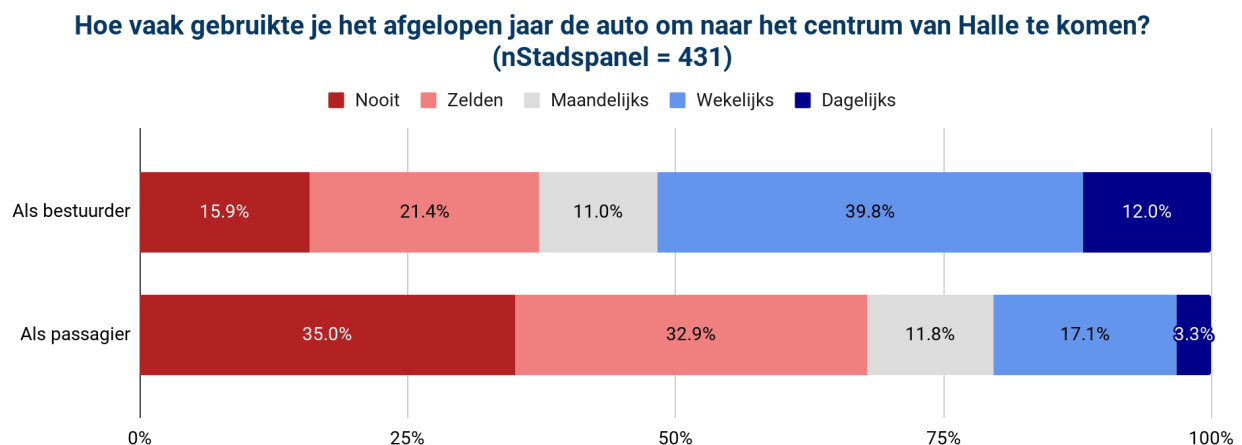
- **Hoe vaak** bezocht men het afgelopen jaar het centrum van Halle met de auto?
- In welke mate is het gebruik van vervoersmiddelen **veranderd sinds de invoering** van het nieuwe parkeerbeleid?
- Om welke **redenen** bezoekt men het centrum van Halle?
- In welke mate heeft betalend parkeren een **invloed** op bezoeken aan het centrum?

4.1.1 Frequentie bezoek Halle Centrum

Stadspanel

De frequentie waarmee panelleden Halle Centrum als bestuurder bezoeken is vrij gelijkmatig verdeeld. Net iets meer dan de **helft geeft aan minstens wekelijks** (dagelijks 12%, wekelijks 40%) naar het centrum te komen. **37% rijdt zelden of nooit** zelf naar Halle Centrum met de auto.

Een grote groep van **78% komt nooit of zelden als passagier** naar Halle Centrum. Daartegenover staat een groep van 20% die minstens wekelijks meerijdt naar Halle Centrum.



Verder zien we dat **vrouwen** het centrum vaker als passagier bezoeken⁴, en dat **35- tot 54-jarigen** het vaakst als bestuurder naar het centrum komen⁵.

Overige doelgroepen

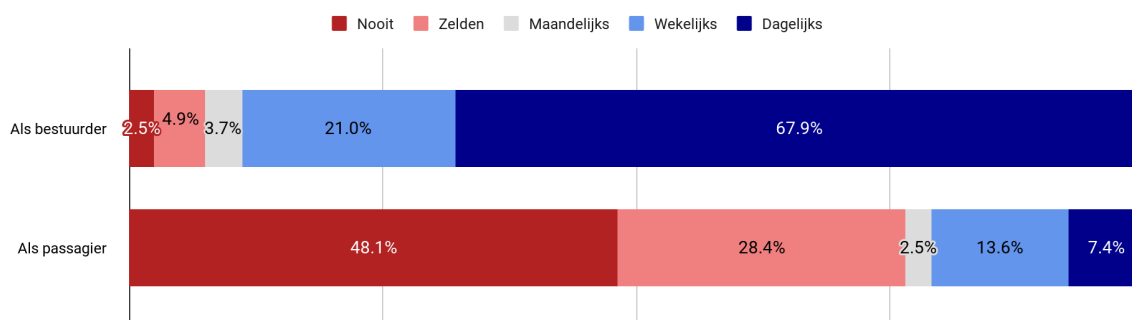
Ook bij de overige doelgroepen zien we dat **weinig respondenten regelmatig als passagier** naar het centrum komen.

⁴ (χ^2 (4, N = 431) = 31.7, p < .001)

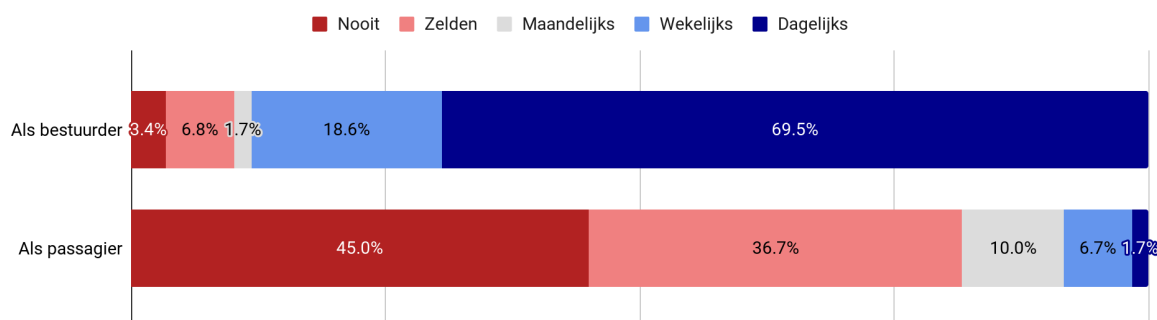
⁵ (χ^2 (24, N = 431) = 53.4, p < .001)

Wat betreft bezoeken als autobestuurder, zien we hier minder spreiding. Een **grote groep van 65% tot 70% bij lokale handelaars en schoolpersoneel rijdt dagelijks zelf** met de auto naar Halle Centrum. Nog eens 20% doet dat wekelijks. Onder de zorgverleners ligt de verdeling tussen dagelijkse versus wekelijkse ritten als bestuurder (respectievelijk 49% versus 43%) eerder gelijk. De frequentie waarmee deze doelgroepen het centrum als bestuurder bezoeken ligt dan ook significant hoger dan bij de algemene bevolking⁶.

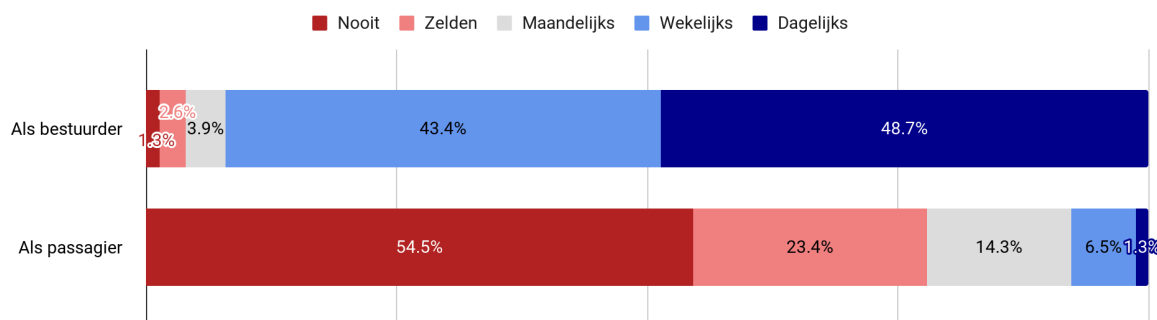
Hoe vaak gebruikte je het afgelopen jaar de auto om naar het centrum van Halle te komen? (nLokale handel = 81)



Hoe vaak gebruikte je het afgelopen jaar de auto om naar het centrum van Halle te komen? (nScholen = 60)



Hoe vaak gebruikte je het afgelopen jaar de auto om naar het centrum van Halle te komen? (nZorgverleners = 77)



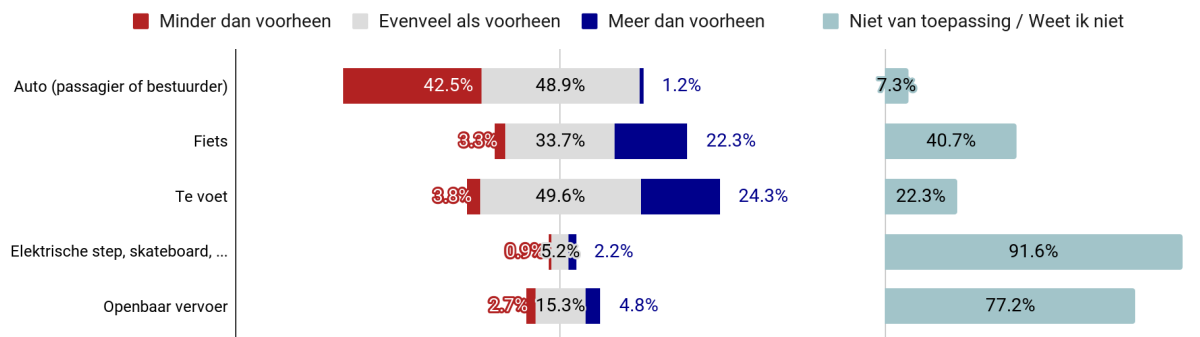
⁶ (χ^2 (12, N = 645) = 195.8, p < .001)

4.1.2 Verandering gebruik vervoermiddelen

Stadspanel

43% van de panelleden denkt de auto minder te gebruiken om naar Halle Centrum te komen sinds de invoering van het parkeerbeleid. Een vijfde zegt vaker met de fiets te komen en ongeveer een kwart komt vaker te voet.

In welke mate gebruik je onderstaande vervoersmiddelen meer, evenveel of minder om naar het centrum van Halle te komen sinds de invoering van het parkeerbeleid? (nStadspanel = 408)



Voornamelijk **Hallenaren die net buiten de betalende zone wonen** laten de auto sinds de verandering vaker staan om naar het centrum te komen⁷. Hallenaren die elders in Halle, Buizingen of Lembeek wonen, gaven minder vaak dan inwoners van de overige gebieden in Halle aan meer dan vroeger te voet te gaan⁸.

De meeste panelleden die **dagelijks** met de auto naar het centrum komen, hebben hun gebruik niet veranderd (77%). Anderzijds, de meeste panelleden die **maandelijks** de auto naar het centrum nemen, denken dit minder vaak dan vroeger te doen (65%)⁹.

Daarnaast lijkt het erop dat een **derde van de panelleden die aangeven minder vaak de auto te nemen, nu vaker dan voorheen de fiets nemen**¹⁰.

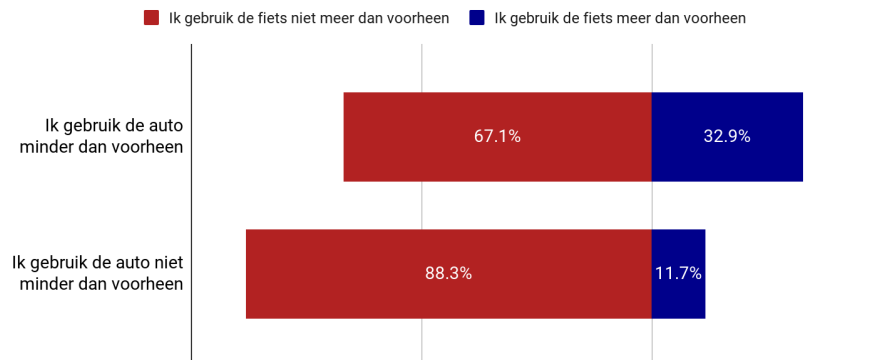
⁷ (χ^2 (9, N = 408) = 32.3, p < .001)

⁸ (χ^2 (9, N = 408) = 76.4, p < .001)

⁹ (χ^2 (12, N = 408) = 108.3, p < .001)

¹⁰ (χ^2 (1, N = 408) = 26.7, p < .001)

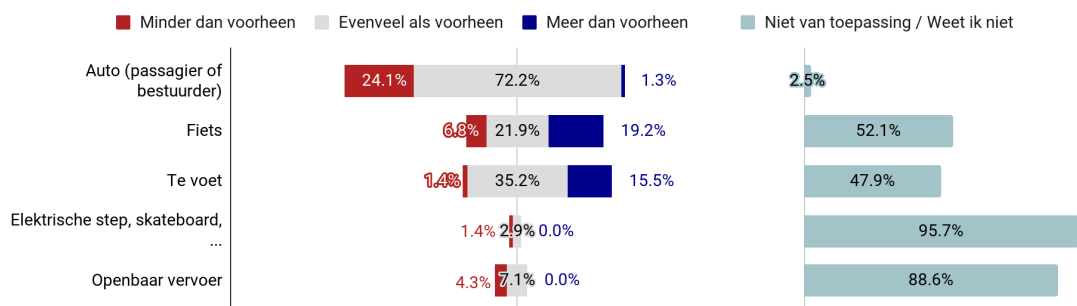
Een derde van degene die de auto minder dan voorheen gebruiken om Halle centrum te bezoeken, gebruikt nu vaker de fiets (nStadspanel = 370)



Overige doelgroepen

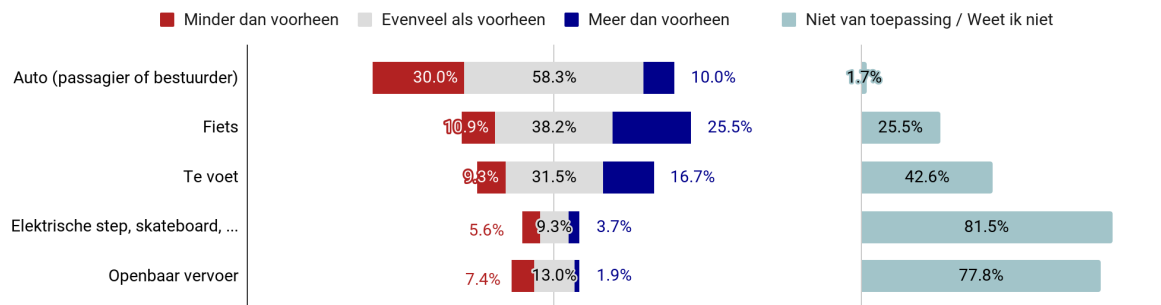
Onder de overige doelgroepen blijkt de **afname van autogebruik iets beperkter**¹¹. Dat ligt in lijn met enerzijds het feit dat een kleiner aandeel slechts maandelijks of zelden de auto neemt, en anderzijds het feit dat personen die dagelijks de auto nemen minder geneigd zijn hun gebruik te veranderen.

In welke mate gebruik je onderstaande vervoersmiddelen meer, evenveel of minder om naar het centrum van Halle te komen sinds de invoering van het parkeerbeleid? (nLokale handel= 79)

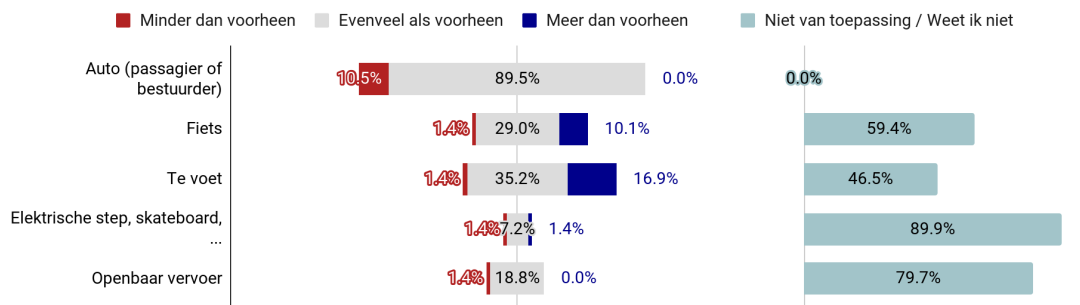


¹¹ (χ^2 (9, N = 623) = 76.4, p < .001)

In welke mate gebruik je onderstaande vervoersmiddelen meer, evenveel of minder om naar het centrum van Halle te komen sinds de invoering van het parkeerbeleid? (nScholen = 60)

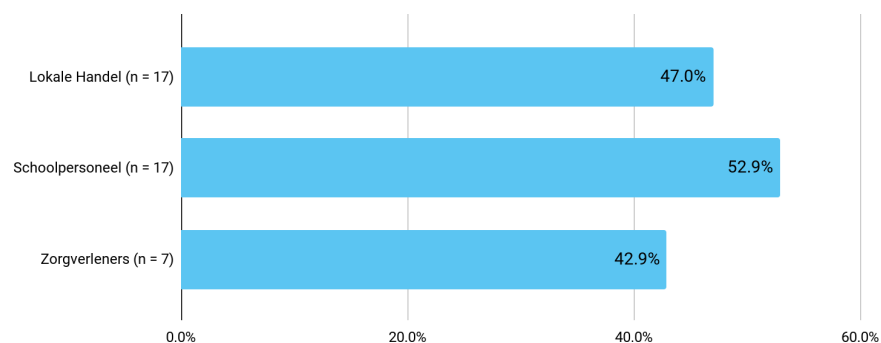


In welke mate gebruik je onderstaande vervoersmiddelen meer, evenveel of minder om naar het centrum van Halle te komen sinds de invoering van het parkeerbeleid? (nZorgverleners = 76)



Toch nemen we binnen elke groep een **toename van het fiets- en voetgangersverkeer** waar, met name onder de lokale handelaars en het schoolpersoneel. Net als bij het Stadspanel zien we bij iedere groep dat er **een zekere substitutie** plaatsvindt, waarbij respondenten die aangeven nu minder met de auto naar het centrum te komen tegelijk aangeven dit vaker te doen met de fiets. We moeten hierbij wel opmerken dat de aandelen per doelgroep die minder dan voorheen de auto gebruiken om Halle centrum te bezoeken beperkt is en varieert van 30% tot 10%.

Aandeel dat aangeeft meer met de fiets en minder met de auto Halle centrum te bezoeken



4.1.3 Redenen om Halle Centrum te bezoeken

Stadspanel

De belangrijkste redenen om het afgelopen jaar het centrum met de auto te bezoeken waren **winkelen** (61%), **ontspannen** (44%) en **andere** (33%).

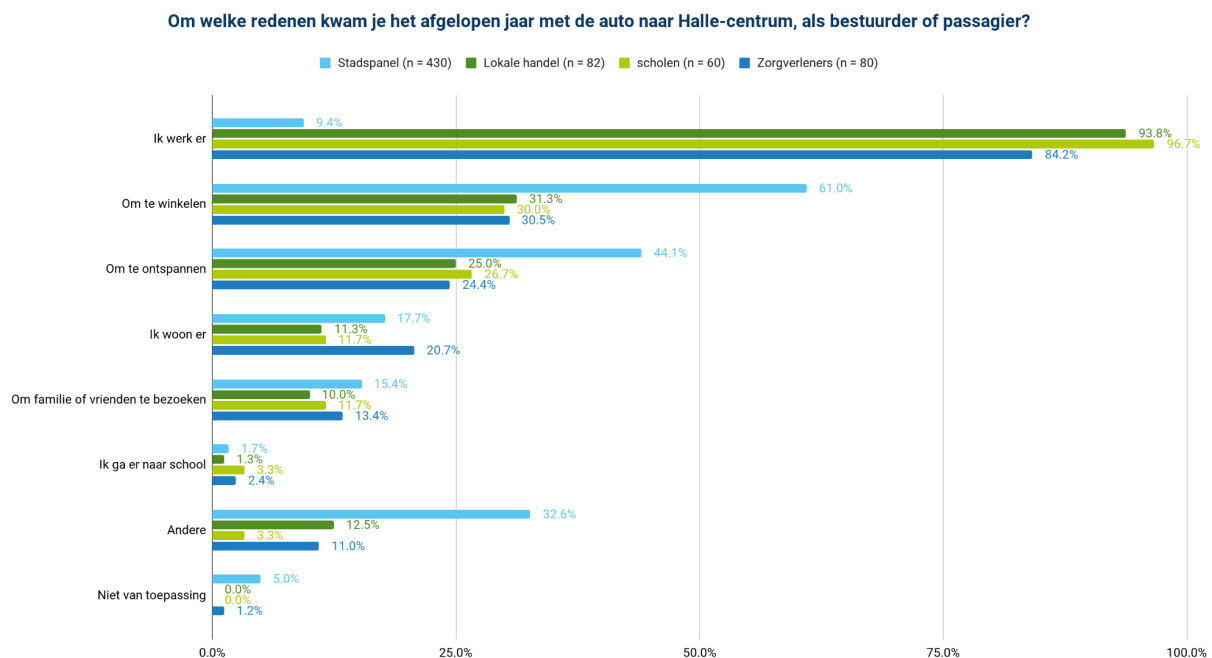
Op basis van leeftijd merken we enkele verschillen op:

- Inwoners **jonger dan 25 nemen minder vaak de auto naar het centrum om familie of vrienden te bezoeken**. Omgekeerd gaan 25 tot 34 jarigen dit net vaker doen dan de overige leeftijdscategorieën.¹²
- **55-plussers nemen minder** vaak de auto naar het centrum om er te gaan **werken**¹³.
- **75-plussers gaan minder** vaak naar het centrum met de auto om te **ontspannen**¹⁴.

Daarnaast geven Hallenaren die **zelf in het centrum wonen** 'winkelen'¹⁵ en 'ontspannen'¹⁶ minder vaak op als reden om de auto te nemen.

Overige doelgroepen

Lokale handelaars, schoolpersoneel en zorgpersoneel bezochten het centrum hoofdzakelijk omdat ze er **tewerkgesteld** zijn (84% tot 97%). Deze doelgroepen bezoeken het centrum in mindere mate om er te winkelen (ca. 30%) of te ontspannen (ca. 25%).



¹² (χ^2 (6, N = 419) = 16.8, p < .05)

¹³ (χ^2 (6, N = 419) = 19.1, p < .01)

¹⁴ (χ^2 (6, N = 419) = 14.5, p < .05)

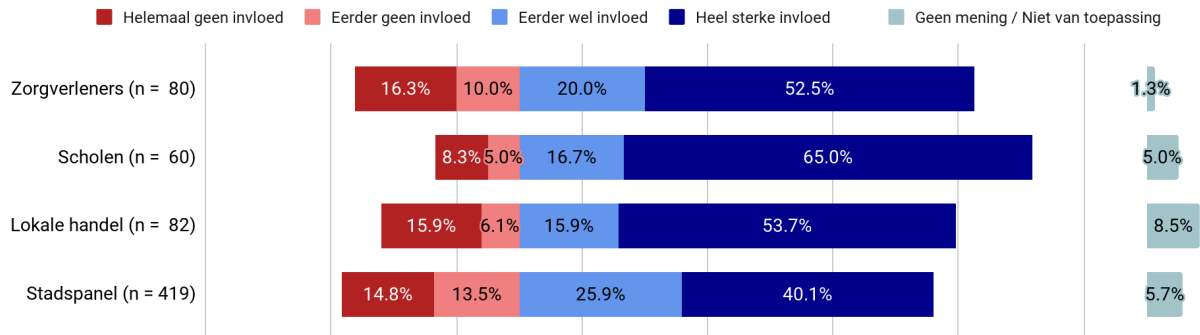
¹⁵ (χ^2 (3, N = 419) = 43.2, p < .001)

¹⁶ (χ^2 (3, N = 419) = 24.2, p < .001)

4.1.4 Invloed van betalend parkeren

Onder alle bevroagde doelgroepen geeft een **groot aandeel aan dat betalend parkeren een grote impact heeft** op hun keuze om al dan niet naar het centrum te komen. We zien daarbij geen significante verschillen, noch op basis van socio-demografische eigenschappen, noch op basis van gebruik van vervoermiddelen.

In welke mate heeft betalend parkeren een invloed op jou om al dan niet naar Halle-centrum te komen?



4.2 Algemene evaluatie vernieuwd parkeerbeleid

Het tweede deel van de enquête peilde naar een **algemene evaluatie** van het vernieuwd parkeerbeleid:

1. In welke mate wordt het vernieuwde **parkeerbeleid** gewaardeerd?
2. In welke mate heeft men de indruk dat de **doelstellingen van het beleid behaald worden?**

4.2.1 Waardering vernieuwd parkeerbeleid

Stadspanel

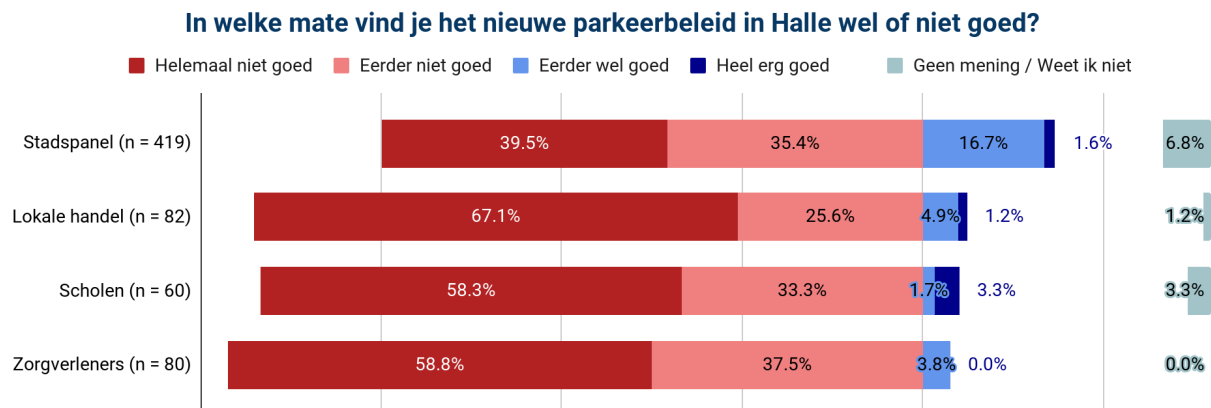
Het vernieuwde parkeerbeleid wordt onder de panelleden als **eerder (35%) of helemaal niet goed (40%)** geëvalueerd. Een minderheid van 18% vindt het nieuwe beleid eerder wel of zelfs heel erg goed.

Op basis van woonplaats merken we enkele verschillen¹⁷ op:

- **Inwoners van de betalende zone** lijken iets milder te zijn met hun waardering.
- Ook inwoners van **Sint-Rochus en Nederhem** zijn milder, zij het niet in dezelfde mate als de inwoners van het centrum.

Overige doelgroepen

De overige doelgroepen lijken **negatiever** in hun waardering van het beleid dan de leden van het Stadspanel¹⁸. De waardering van de doelgroepen varieert hierbij niet naargelang woonplaats. Wel lijkt het erop dat zorgverleners waarvan de organisatie gelegen is **binnen de betalende zone strenger zijn** dan zij waarvan de organisatie elders gelokaliseerd is¹⁹.



¹⁷ (χ^2 (12, N = 425) = 24.2, p < .05)

¹⁸ (χ^2 (12, N = 641) = 53.2, p < .001)

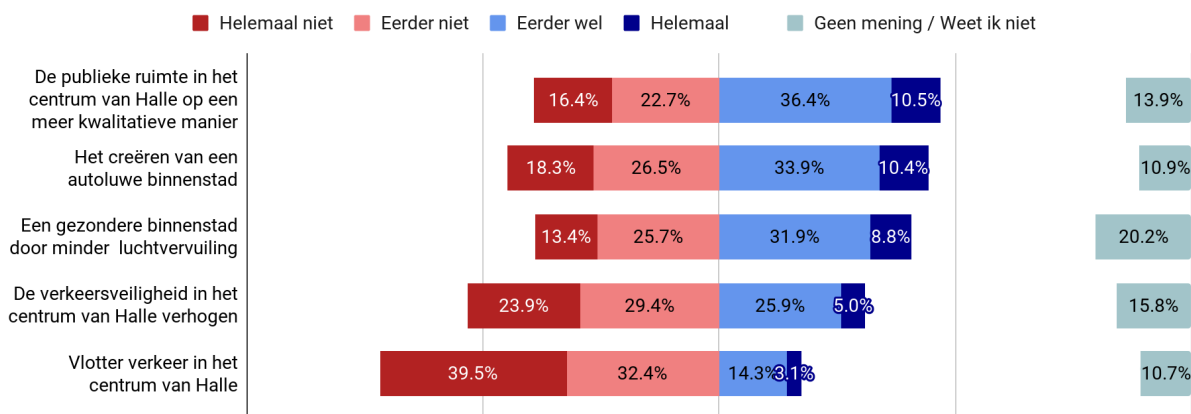
¹⁹ (χ^2 (12, N = 79) = 54.1, p < .001)

4.2.2 Evaluatie doelstellingen parkeerbeleid

Stadspanel

Geen enkele van de doelstellingen lijken voor een meerderheid van de panelleden te worden behaald met behulp van het vernieuwde beleid. Toch vindt telkens een niet te verwaarlozen aandeel dat doelstellingen ‘meer **kwalitatieve invulling** van de publieke ruimte’ (46%), ‘het creëren van een **autoluwe binnenstad**’ (44%), en ‘het **verbeteren van de luchtkwaliteit**’ (41%) eerder wel of helemaal worden bereikt. De hierboven besproken substitutie van auto door fiets door een beperkt deel van de inwoners kan hier een rol in spelen.

In welke mate vind je dat onderstaande doelstellingen bereikt worden met het nieuwe parkeerbeleid? (nStadspanel = 421)



Het Stadspanel vindt voornamelijk dat doelstelling ‘**Vlotter verkeer in het centrum**’ niet wordt behaald. **Inwoners van het centrum** zijn daarover gemiddeld genomen positiever dan de andere panelleden.²⁰

Overige doelgroepen

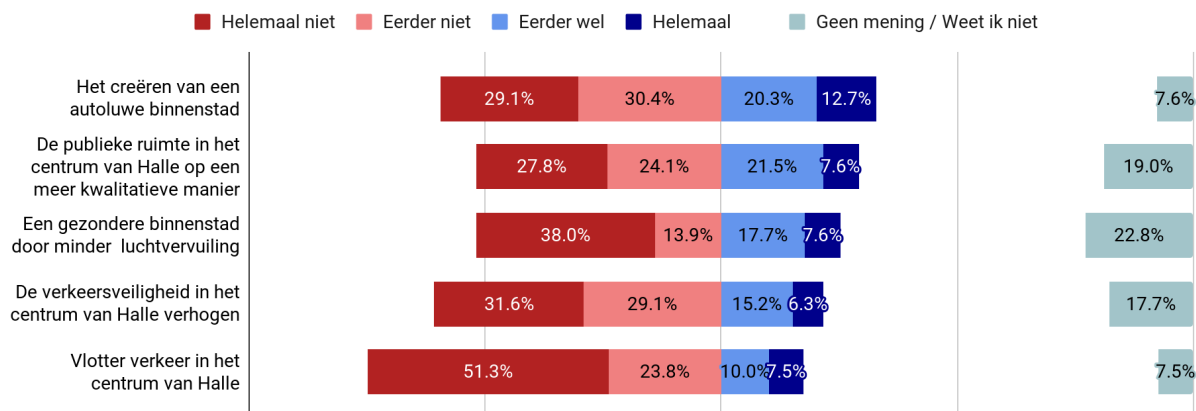
De overige doelgroepen lijken **over de hele lijn in nog iets mindere mate** te vinden dat de beleidsdoelstellingen worden gerealiseerd. Het schoolpersoneel lijkt bovendien sterker dan zorgverleners dat noch ‘een gezondere binnenstad’²¹ of ‘het verhogen van verkeersveiligheid’ behaald zijn²².

²⁰ (χ^2 (12, N = 425) = 23.3, p < .05)

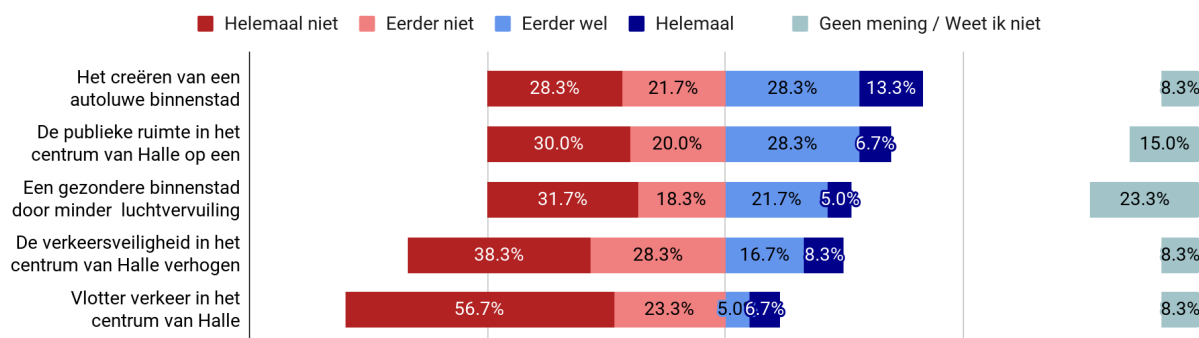
²¹ (χ^2 (12, N = 639) = 52.2, p < .001)

²² (χ^2 (12, N = 637) = 25.2, p < .05)

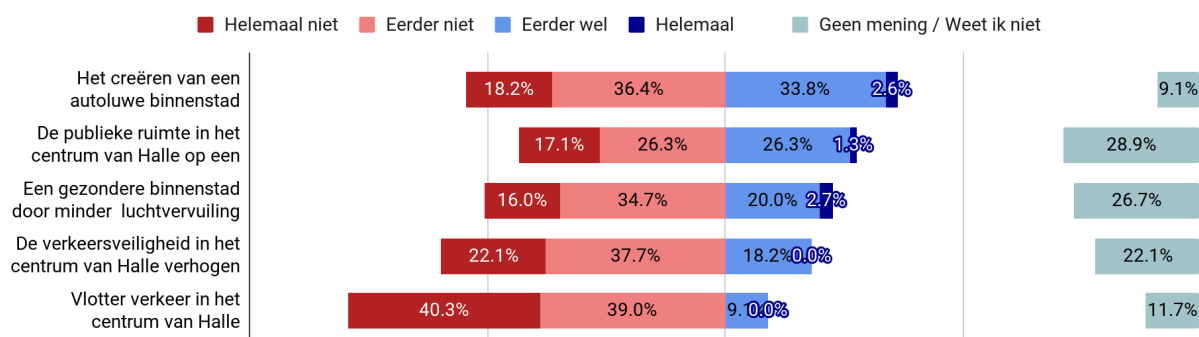
In welke mate vind je dat onderstaande doelstellingen bereikt worden met het nieuwe parkeerbeleid? (nLokale handel = 79)



In welke mate vind je dat onderstaande doelstellingen bereikt worden met het nieuwe parkeerbeleid? (nScholen = 60)



In welke mate vind je dat onderstaande doelstellingen bereikt worden met het nieuwe parkeerbeleid? (nZorgpersoneel = 77)



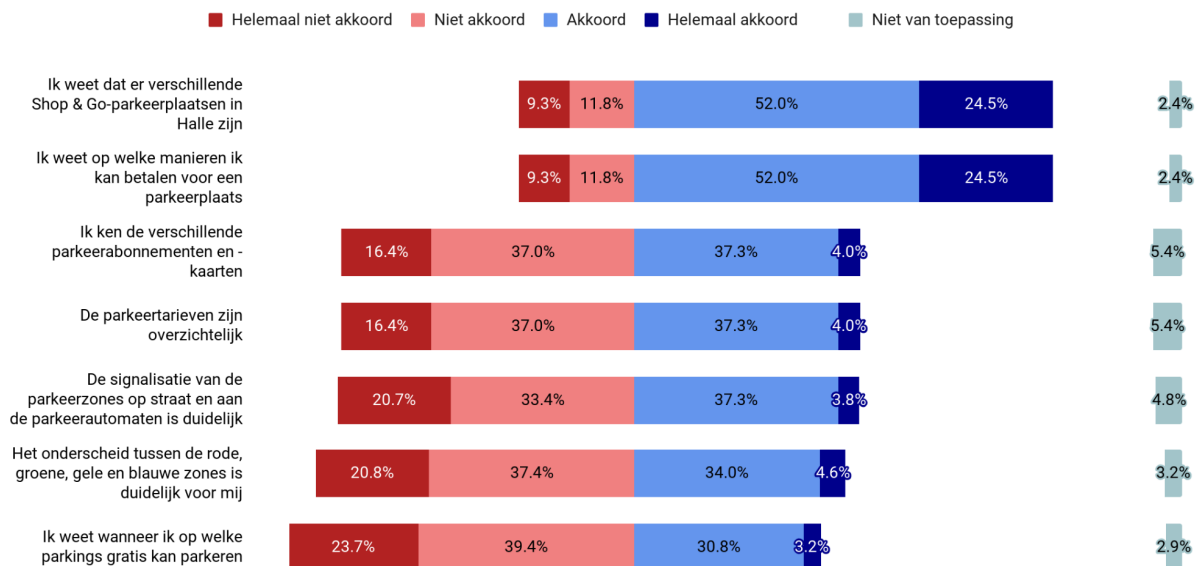
4.3 Kennis vernieuwd parkeerbeleid

Stadspanel

De panelleden lijken goed vertrouwd te zijn met zowel de **Shop & Go-parkeerplaatsen als de beschikbare betaalwijzen**.

Een **meerderheid is echter niet vertrouwd** met de verschillende parkeerkaarten en -abonnementen, parkeertarieven, de signalisatie van de verschillende zones, en het onderscheid tussen de rode, groene, gele en blauwe zone. 63,1% weet niet welke parkings wanneer gratis zijn.

Hoe vertrouwd ben je met de regels van het nieuwe parkeerbeleid in Halle? (nStadspanel = 385)



Overige doelgroepen

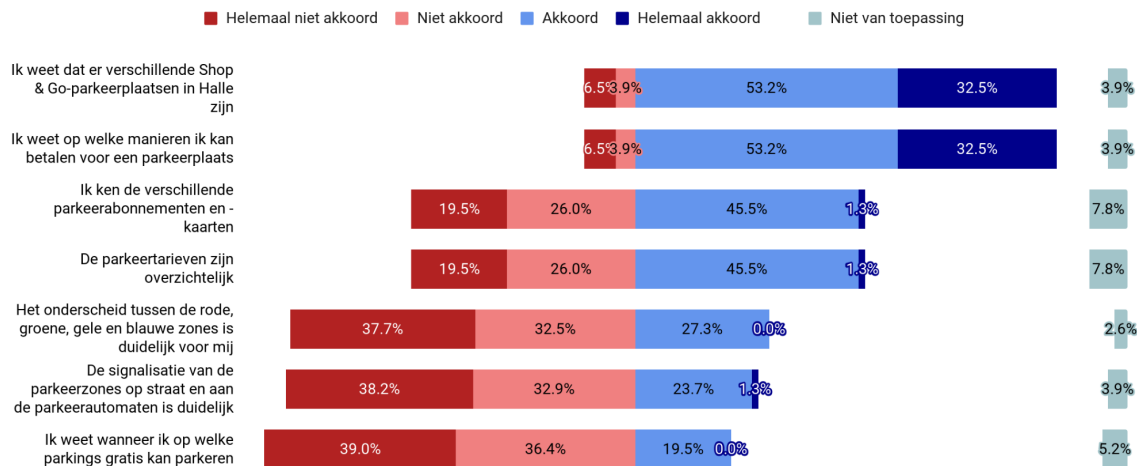
Het Stadspanel lijkt beter op de hoogte over wanneer men waar gratis kan parkeren²³.

Handelaars zijn anderzijds **meer vertrouwd met de Shop & Go-parkeerplaatsen** dan de andere groepen²⁴.

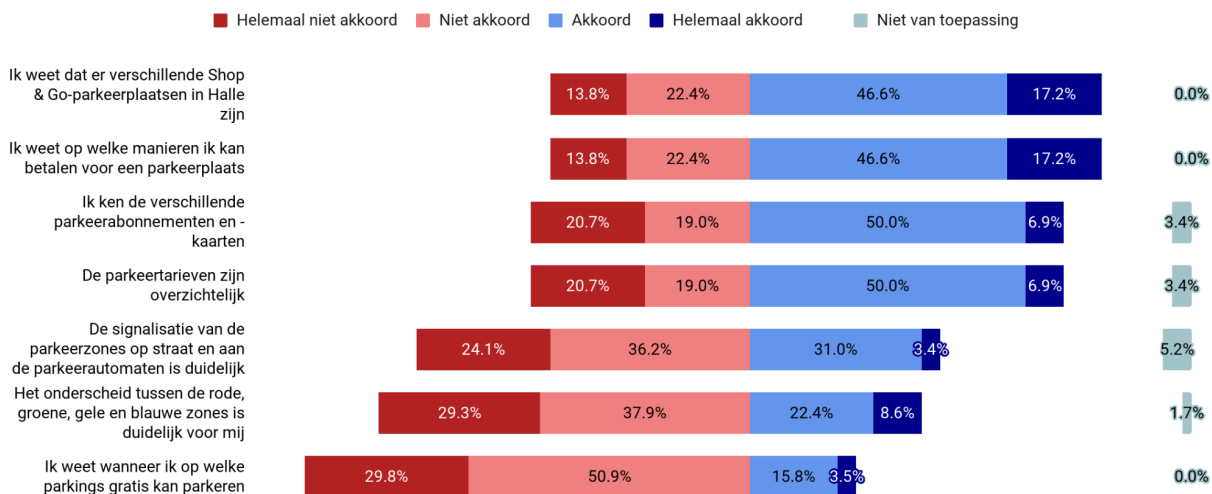
²³ (χ^2 (12, N = 591) = 26.3, p < .001)

²⁴ (χ^2 (12, N = 595) = 40.6, p < .001)

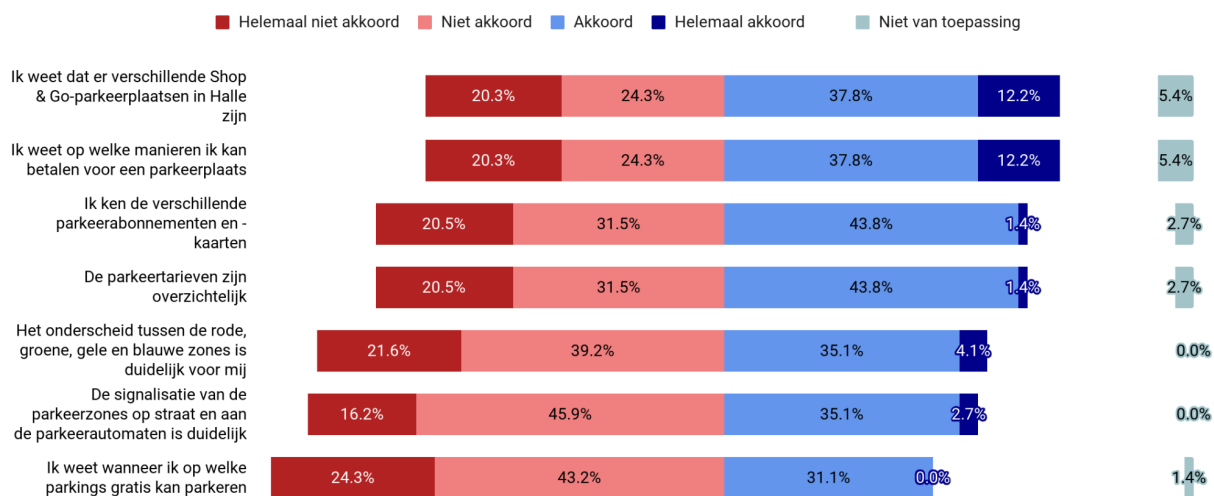
Hoe vertrouwd ben je met de regels van het nieuwe parkeerbeleid in Halle? (nLokale handel = 77)



Hoe vertrouwd ben je met de regels van het nieuwe parkeerbeleid in Halle? (nScholen = 58)



Hoe vertrouwd ben je met de regels van het nieuwe parkeerbeleid in Halle? (nZorgverleners = 74)



4.4 Beschikbaarheid parkeerplaatsen

Vervolgens vroegen we autobestuurders naar hun ervaringen met betrekking tot de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in de betalende en de blauwe zones. Concreet vroegen we:

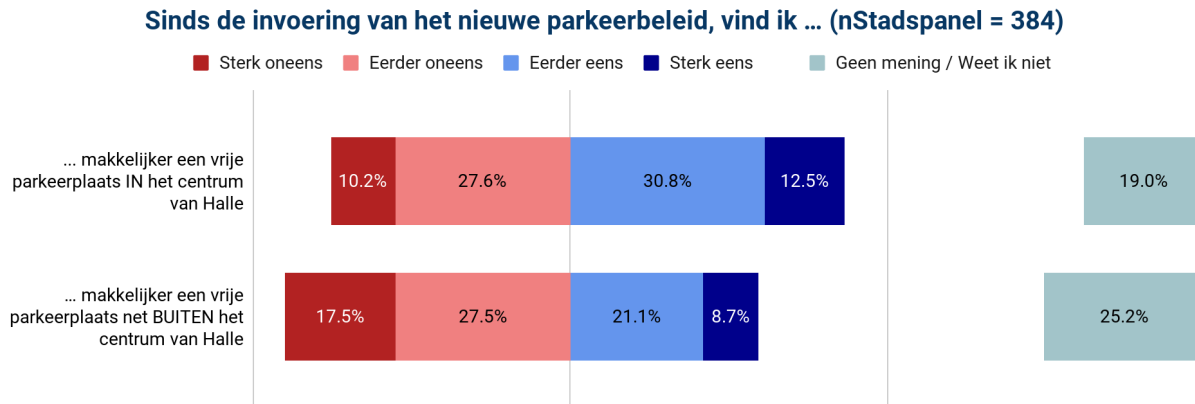
- in welke mate men sinds het nieuwe beleid **gemakkelijker een parkeerplaats** vindt binnen de betalende zone; en
- **hoe vaak men een vrije parkeerplaats vindt** in de betalende en in de blauwe zone.

4.4.1 Verandering sinds invoering vernieuwd parkeerbeleid

Stadspanel

De **meningen zijn verdeeld** wat betreft het makkelijker vinden van een parkeerplaats binnen de betalende zone. Hoewel een grotere groep aangeeft (43%) eerder of zeker wel gemakkelijker een plek te vinden, is een substantieel deel (38%) het daar niet mee eens.

45% vindt het **niet gemakkelijker om buiten het centrum een parkeerplek te vinden**, terwijl slechts 29,8% dat wel vindt. In de open vragen merkten we een aantal keer op dat er een grotere parkeerdruk gepercipieerd wordt net buiten deze zone, wat in overeenstemming is met deze cijfers.



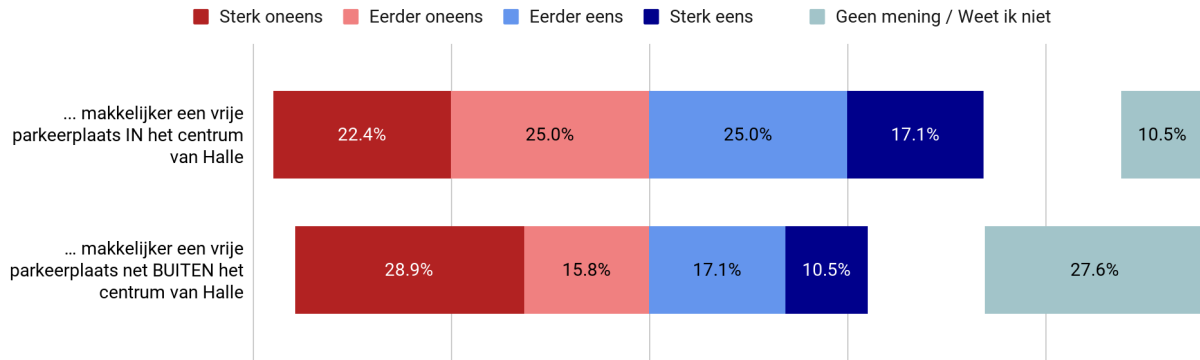
Overige doelgroepen

Schoolpersoneel lijkt vaker dan de andere bevroegde groepen van mening te zijn dat het vinden van een plekje in de betalende zone ("het centrum") gemakkelijker verloopt²⁵. **Zorgverleners** geven het vaakst aan moeilijker een plek te vinden buiten de betalende zone²⁶.

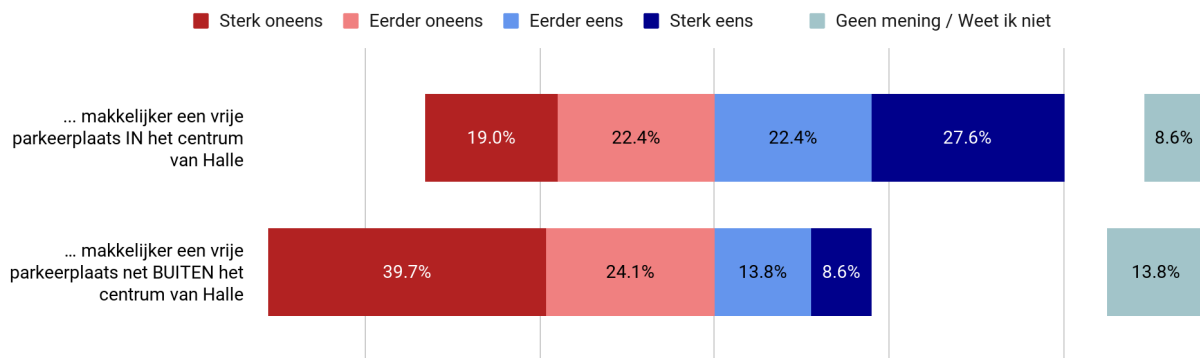
²⁵ (χ^2 (12, N = 591) = 39.9, p < .001)

²⁶ (χ^2 (12, N = 590) = 44.9, p < .001)

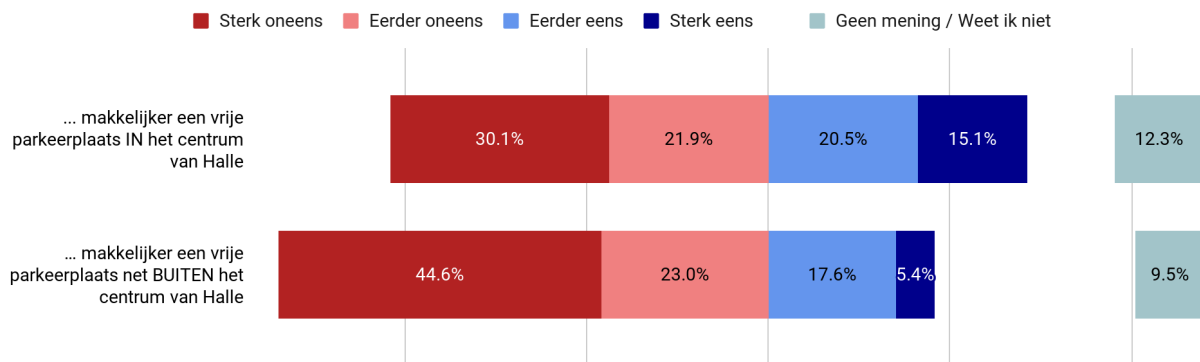
Sinds de invoering van het nieuwe parkeerbeleid, vind ik ... (nLokale handel = 76)



Sinds de invoering van het nieuwe parkeerbeleid, vind ik ... (nScholen = 58)



Sinds de invoering van het nieuwe parkeerbeleid, vind ik ... (nZorgverleners = 73)

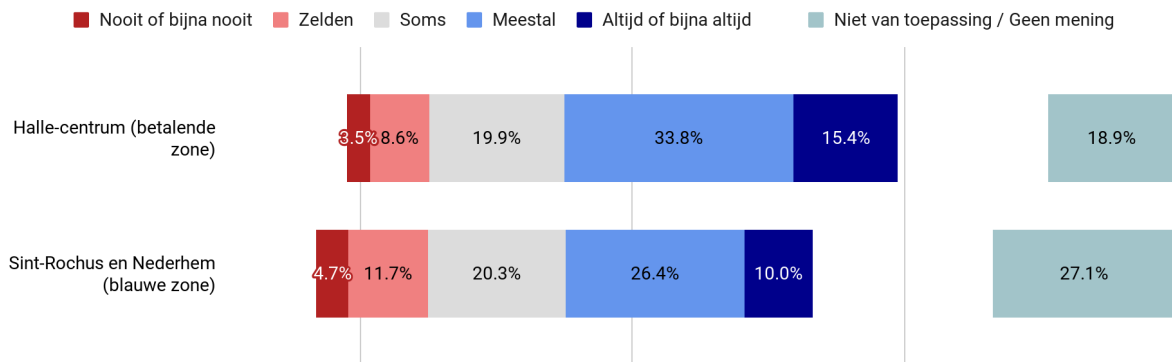


4.4.2 Frequentie beschikbare parkeerplaats

Stadspanel

Een meerderheid van het Stadspanel lijkt **meestal of altijd een beschikbare parkeerplaats** te vinden in zowel het centrum (49%) als de blauwe zone (36%).

Hoe vaak vind je een beschikbare parkeerplaats in elk van de zones? (nStadspanel = 386)

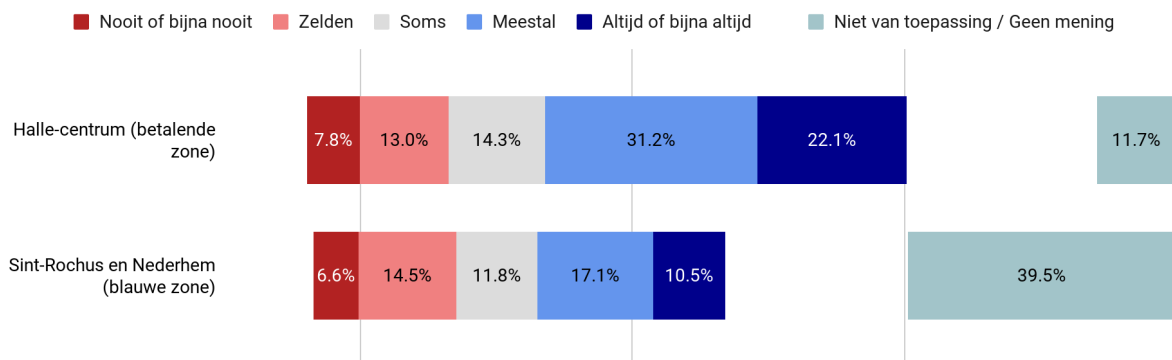


Hierbij zien we **geen significante verschillen** op basis van socio-demografische kenmerken of frequentie waarmee men het centrum met de auto bezoekt.

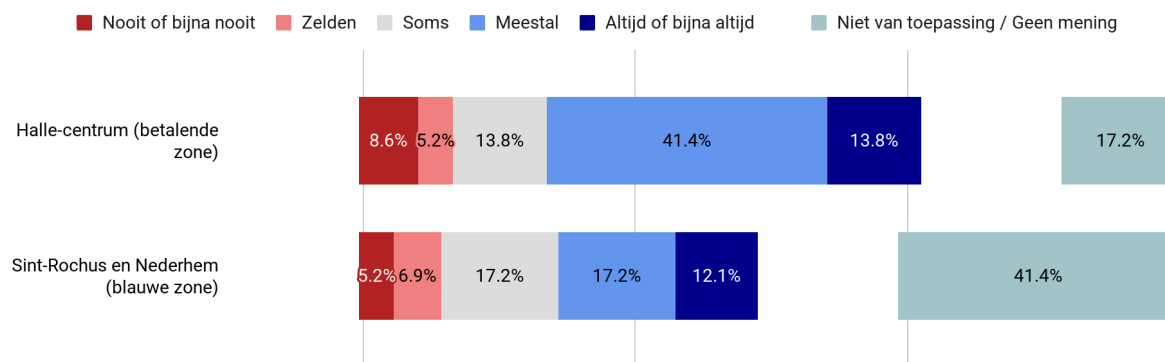
Overige doelgroepen

Wat betreft de **betalende zone** liggen de ervaringen van de overige doelgroepen in dezelfde lijn. Over de **blauwe zones** zijn de meningen meer **gelijkmatig** verdeeld, al geven ze vaker aan geen mening te hebben.

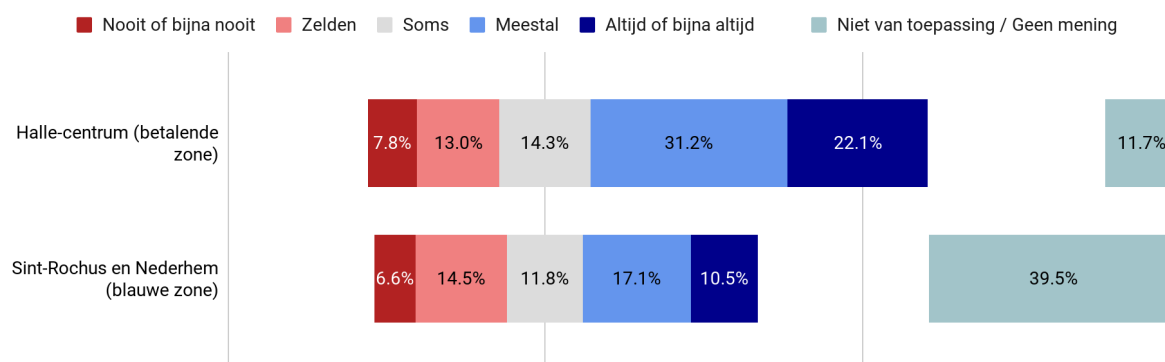
Hoe vaak vind je een beschikbare parkeerplaats in elk van de zones? (nLokale handel = 77)



Hoe vaak vind je een beschikbare parkeerplaats in elk van de zones? (nScholen = 58)



Hoe vaak vind je een beschikbare parkeerplaats in elk van de zones? (nZorgverleners = 74)



4.5 Evaluatie Tarieven

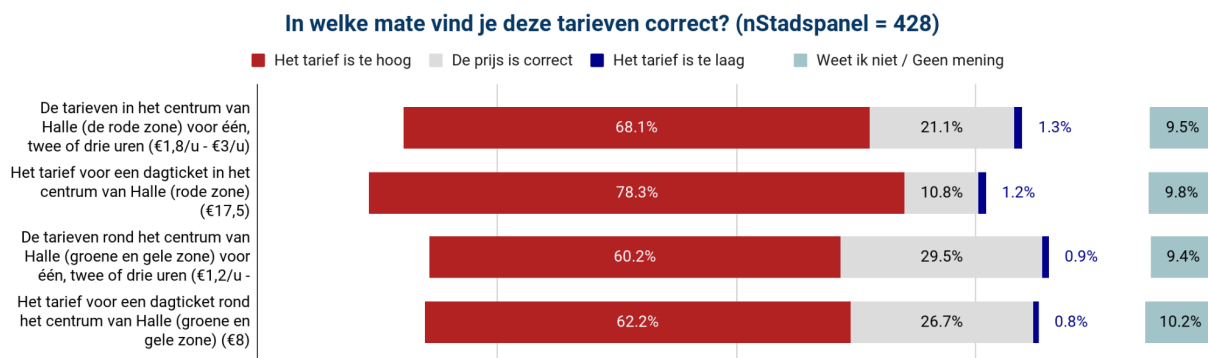
We vroegen het Stadspanel en de drie overige doelgroepen om de tarieven van het parkeerbeleid te evalueren:

- In welke mate vindt men de **tarifiering in de verschillende parkeerzones correct?**
- In welke mate vindt men de **tarifiering van verschillende parkeerkaarten en -abonnementen correct?**
- Hoe staat men tegenover de **regelgeving in de blauwe zone** en is er een draagvlak om de **mogelijkheid tot betalend parkeren** beperkt in te voeren in de blauwe zone?

4.5.1 Evaluatie parkeertarieven verschillende parkeerzones

Stadspanel

Het Stadspanel vindt de tarifiering over het algemeen **te duur**. Een kleine groep van telkens ca. 1% vindt het tarief te laag terwijl een groep van 20 tot 30% de tarifiering correct vindt. Echter, het **dagtarief in de rode zone**, wordt slechts door een groep van 11% correct geacht.

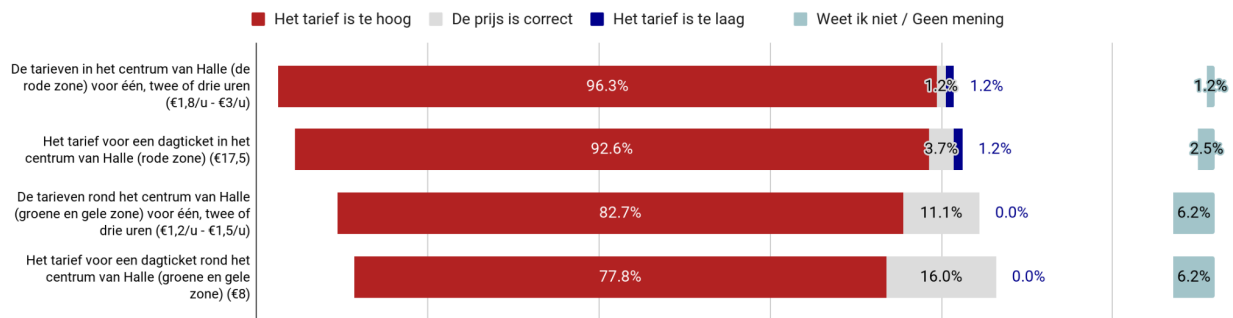


Overige doelgroepen

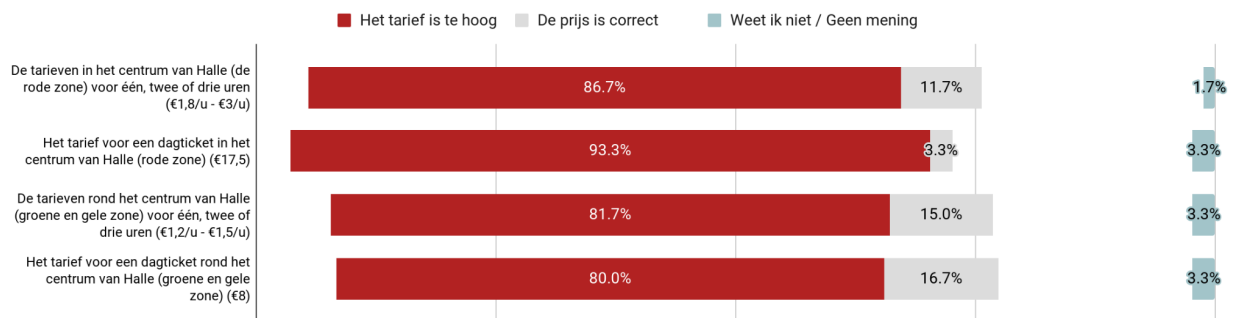
De overige doelgroepen zijn het er in vergelijking met de panelleden **in grotere mate over eens dat de tarieven te hoog zijn**²⁷. Met name lokale handelaars zijn uitgesproken negatief over het tarief voor **kortparkeren** in de rode zone.

²⁷ (χ^2 (9, N = 645) = 45.3, p < .001)

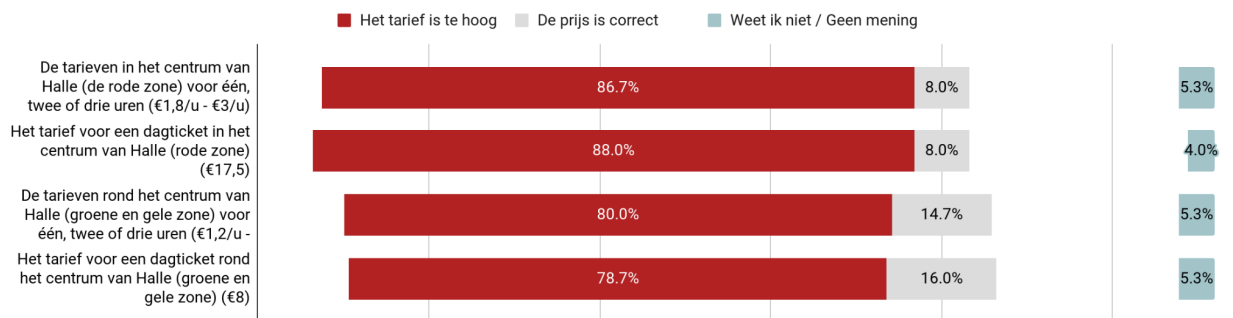
In welke mate vind je deze tarieven correct? (nLokale handel = 81)



In welke mate vind je deze tarieven correct? (nScholen = 60)



In welke mate vind je deze tarieven correct? (nZorgverleners = 75)



Open vraag

Respondenten konden aanvullen met **tekortkomingen en suggesties** omtrent de nieuwe parkeerzones. Naast de vaak gemaakte opmerking dat betalend parkeren afgeschaft dient te worden dan wel sterk verlaagd in prijs, werden ook nog onderstaande tekortkomingen en suggesties aangehaald.

Stadspanel

- Een thema dat vaak terugkwam is de complexiteit van de verschillende zones en tarifieringen, met name voor een kleine stad als Halle. Het schijnt hierbij niet altijd duidelijk te zijn in welke zone men zich bevindt en of die dan wel of niet betalend is. Met name ten aanzien van de grenzen van de blauwe zone zagen we deze opmerkingen terugkomen.
- Een tweede thema dat meermaals aangehaald werd is dat de tarieven niet in lijn lijken te liggen met hetgeen stad Halle als (winkel)centrum te bieden heeft:

"Halle is Brussel niet en de basiliekstraat is al lang niet meer wat ze was qua winkels"

"Voor die prijs ga je naar grote steden of shoppingcentra"

- Een derde thema dat door meerdere Hallenaren aangehaald werd, en aansluit bij bovenstaande, was de progressieve tarifiering voor langer parkeren. Dit voelt voor sommigen als contradictorisch aan en lijkt het gevoel te wekken dat men niet welkom is.
- De (wandel)afstand tussen het centrum en de parkings waar men gratis dan wel met een Hallekaart kan parkeren is een vierde thema. Hierbij wordt opgemerkt dat deze niet voor iedereen bewandelbaar is, voornamelijk naar oudere en of minder mobiele mensen verwijzend.
- Daarbij aansluitend werd opgemerkt dat de afwezigheid van (gratis) parkings langs invalswegen in de stadsrand maar op wandelafstand van het centrum als een gebrek aanvoelt.
- De kwaliteit van de parkings voelt voor sommigen problematisch aan:

"Dat je moet betalen in de stadskern, was vroeger ook zo, vind ik ok, maar dat je moet betalen om ergens in de modder te staan?"

- Ten aanzien van de tarifiering werd door enkelingen ook opgemerkt dat het geringe prijsverschil tussen de groene/gele en rode zone niet motiverend werkt om de auto verder weg te parkeren van het centrum.
- De parkings in de stationsomgeving zouden onderbenut zijn, sommige respondenten zien het als gemiste kans om het treingebruik onder pendelaars te stimuleren.
- Ten aanzien van de Blauwe zone, ten slotte, noteerden we op dat... :
 - ... de grenzen ervan niet altijd duidelijk aangegeven staan
 - ... er te weinig plaats zou zijn voor bewoners (met een bewonerskaart).
 - ... de huidige tijdslimiet beperkend is om bezoek uit te nodigen

Overige doelgroepen

De tekortkomingen volgens de overige doelgroepen komen **in grote lijnen overeen** met die van het Stadspanel. Verder werd regelmatig gepleit voor een **kaart voor werknemers en handelaars**, vergelijkbaar met de bewonerskaart.

Daarnaast kwamen nog enkele specifieke zaken naar voor uit de bevraging bij **zorgverleners**:

- De parkeertarieven zouden een drempel vormen om zorgverleners in Halle centrum te bezoeken voor kapitaalarme zorgbehoevenden.
- Het zoeken naar een (gratis) parkeerplaats voor de werkdag of tussen huisbezoeken door zou stresserend zijn en voor tijdverlies zorgen.

Tot slot kwamen nog enkele specifieke zaken naar voor uit de bevraging bij **lokale handelaars**:

- De signalisatie (van beschikbare) parkeerplaatsen zou beter en duidelijker kunnen.
- Het gevoel leeft dat het totaal aantal parkeerplaatsen zou afnemen. Hierbij wordt gevraagd geschrapte plaatsen te vervangen door nieuwe plekken op andere locaties.

Suggesties: Vervolgens noteerden we ook een aantal suggesties om de hierboven vermelde tekortkomingen aan te pakken.

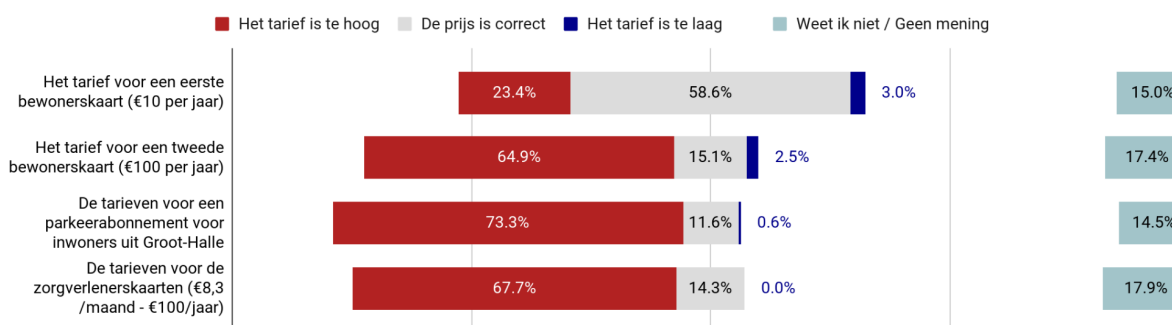
- Het verlagen van tarieven, al dan niet gecombineerd met gratis parkeren op marktdag en/of sterkere gunsttarieven voor Hallenaren
- Gratis stadsrandparkingen op wandelafstand; een gelijkaardige parking als de Gooikenaar langs verschillende invalswegen
- Een gelijkschakeling van tarieven in de rode en groene/gele zones
- Parking aan het station gratis, of toegankelijk maken voor bewoners met een Hallekaart
- Signalering bij het binnenrijden van de stad die aangeeft waar nog vrije parkeerplaatsen zijn
- Duidelijkere signalisatie van waar de Blauwe zone geldt
- Duidelijker communiceren dat er op zaterdagen gratis geparkeerd kan worden
- De parking op het Joseph Possozplein (deels) inrichten als pendelparking zodat pendelaars minder door het centrum gestuurd zouden worden

4.5.2 Evaluatie tarieven parkeerkaarten en -abonnementen

Stadspanel

Met uitzondering van een eerste bewonerskaart vindt het Stadspanel dat de tarieven van parkeerkaarten en -abonnementen momenteel **te hoog** liggen. Met name inwoners van de betalende en blauwe zone vinden het tarief voor een tweede bewonerskaart te hoog.

In welke mate ervaar je de tarieven van de parkeerkaarten en -abonnementen als correct? (nStadspanel = 429)

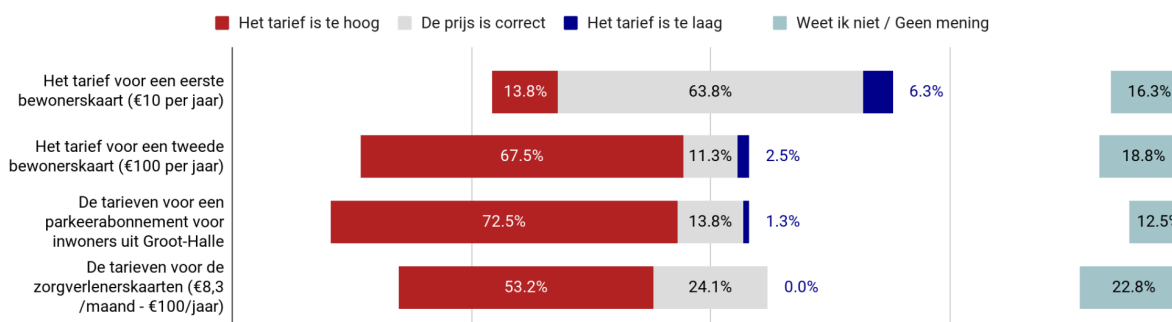


We zien **geen significante verschillen** op basis van socio-demografische kenmerken of op basis van het al dan niet bezitten van een parkeerkaart- of abonnement.

Overige doelgroepen

Schoolpersoneel vindt nog meer uitgesproken dan andere groepen dat de prijs voor een parkeerabonnement te hoog is²⁸. Eerder zagen we dat een parkeerabonnement de meest frequent gekozen abonnementsformule is onder het schoolpersoneel. Verder vinden voornamelijk **zorgverleners** de zorgverlenerskaart te duur²⁹.

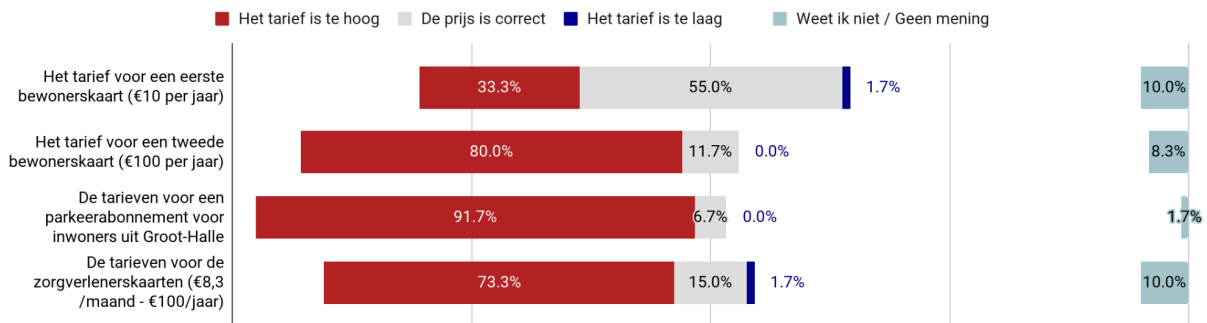
In welke mate ervaar je de tarieven van de parkeerkaarten en -abonnementen als correct? (nLokale handel = 80)



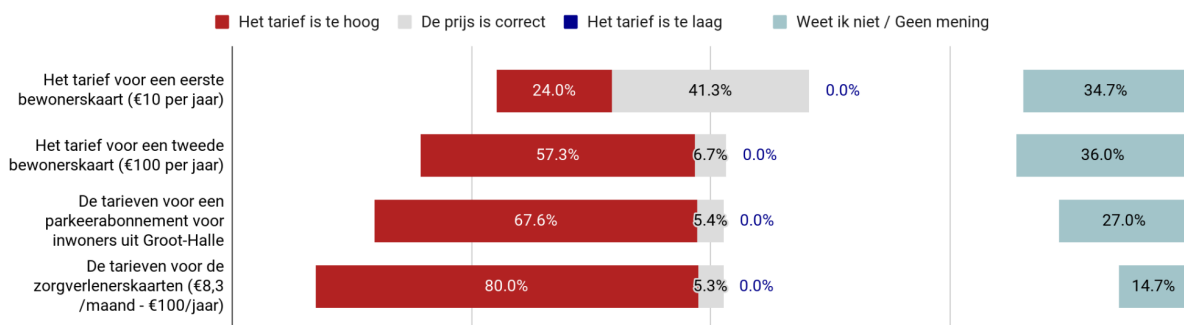
²⁸ (χ^2 (9, N = 643) = 24.2, p < .01)

²⁹ (χ^2 (9, N = 641) = 26.9, p < .01)

In welke mate ervaar je de tarieven van de parkeerkaarten en -abonnementen als correct? (nScholen = 60)



In welke mate ervaar je de tarieven van de parkeerkaarten en -abonnementen als correct? (nZorgpersoneel = 75)



Open vraag

Respondenten konden aanvullen met een **reden om één van de parkeerkaarten of -abonnementen aan te kopen**. Onderstaande redenen werden aangehaald.

Stadspanel

Bewonerskaart

- Als inwoner van een betalende of blauwe zone, voornamelijk zonder garage, zou de aankoop min of meer een verplichting zijn

Zorgverlenerskaart

- Als thuisverpleegkundige actief in Halle Centrum

Hallekaart

- Om te sporten in de Bres, Sportoase of te gaan zwemmen
- Als pendelaar om de trein te nemen of naar het werk te gaan in de betalende of blauwe zone
- Om te komen winkelen
- Om goedkoper langer te kunnen winkelen indien nodig

Parkeerabonnement voor Hallenaren

- Omdat men in de stad werkt
- Om als pendelaar in de nabijheid van het station te kunnen parkeren
- Als tijdelijke oplossing om in de blokspot te studeren

Overige doelgroepen

Hallekaart

- Om in de buurt van de plaats van tewerkstelling te kunnen parkeren aan een lager tarief
- Om boetes te vermijden

Parkeerabonnement

- Bij gebrek aan een andere optie op wandelafstand van het werk
- Om op een locatie te kunnen parkeren die veilig aanvoelt (geen lange afstand wandelen in het donker)
- Om onbeperkt te kunnen parkeren in de nabijheid van het werk of de eigen handelszaak
- Openbaar vervoer voelt niet aan als een valabel alternatief; de woon - werkafstand wordt als te groot ervaren om met de fiets te doen

Zorgverlenerskaart

- Om te vermijden telkens een ticket te moeten kopen voor kortparkeren

Iemand haalde aan dat de kaart niet voor elke zorgverlener een zinvolle oplossing is:

"Als zorgverlener (ikzelf ben kine) is het parkeren ook een probleem. Als kine moet je bv. maar 9x of soms zelfs minder bij een patiënt op huisbezoek gaan, waardoor het kopen van een zorgverlenerskaart niet voordelig is. In het stadscentrum (bv. Volpestraat) is er in het algemeen te weinig parkeerplaats waardoor je sowieso al ver van je patiënt geparkeerd staat en 1,80 euro betalen voor 20-25 min kine is veel te duur. Dit kost meer dan de verplaatsingskosten die we gewoon al aan de patiënt toerekenen voor een huisbezoek."

4.5.3 Opinie Blauwe zone

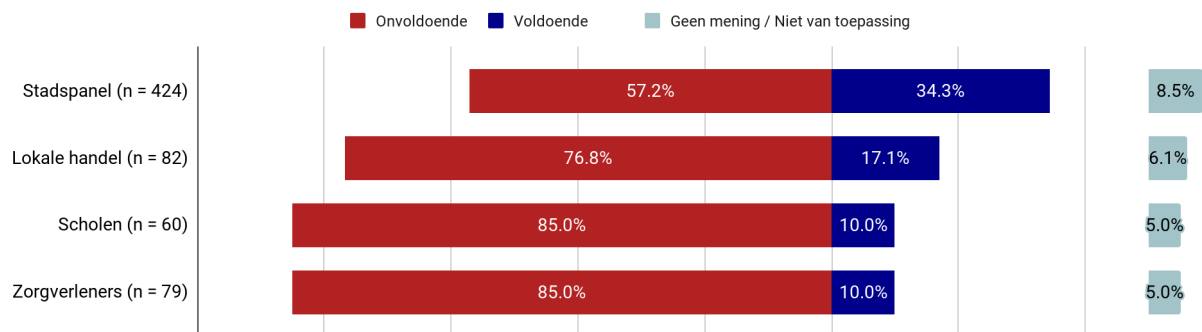
Stadspanel

Het overgrote deel van de panelleden (57,2%) vindt dat twee uur gratis parkeren met een parkeerschijf **onvoldoende** is. De meningen over het invoeren van een optie om betalend langer te kunnen blijven staan zijn verdeeld, met schijnbaar telkens iets meer tegen- dan voorstanders. We vonden hierbij geen significante verschillen op basis van socio-demografische kenmerken zoals woonplaats³⁰ of op basis van de frequentie waarmee men het centrum met de auto bezoekt.

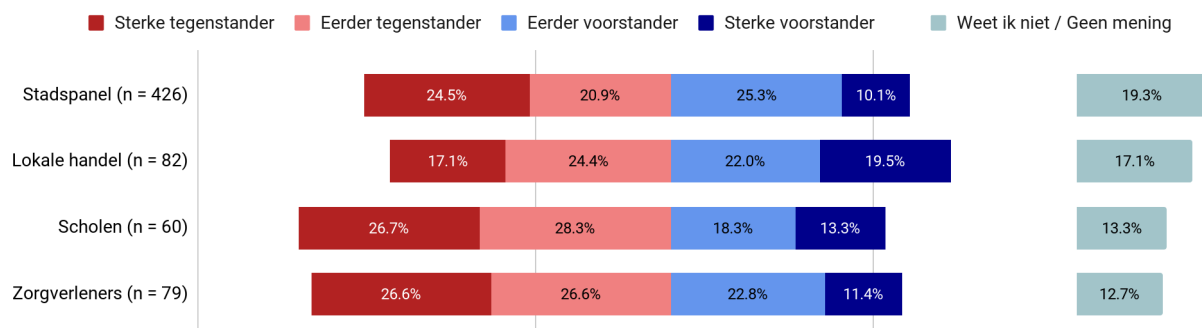
Overige doelgroepen

De overige doelgroepen vinden nog iets **meer uitgesproken dat twee uur gratis parkeren met parkeerschijf niet genoeg is**.

In de blauwe zone kan je gedurende 2 uur gratis parkeren door gebruik te maken van een parkeerschijf. Vind je dit voldoende of onvoldoende?



In welke mate ben jij er voorstander van dat er in de blauwe zone betalende parkeerplaatsen voorbehouden worden voor lang parkeren voor bezoekers?



³⁰ 19,3% van de leden van het Stadspanel woont in de Blauwe zone.

4.6 Evaluatie speciale voorzieningen en maatregelen

Vervolgens vroegen we hen om een aantal specifieke maatregelen en voorzieningen te evalueren, namelijk:

- de Hallekaart
- een duurder parkeerabonnement voor niet-Hallenaren
- maatregelen voor zorgverleners
- parkeervoorzieningen voor personen met een beperking
- gratis aanbod op zaterdag
- 15 minuten gratis parkeren
- Shop & Go-parkeerplaatsen en -app.

4.6.1 Opinie Hallekaart

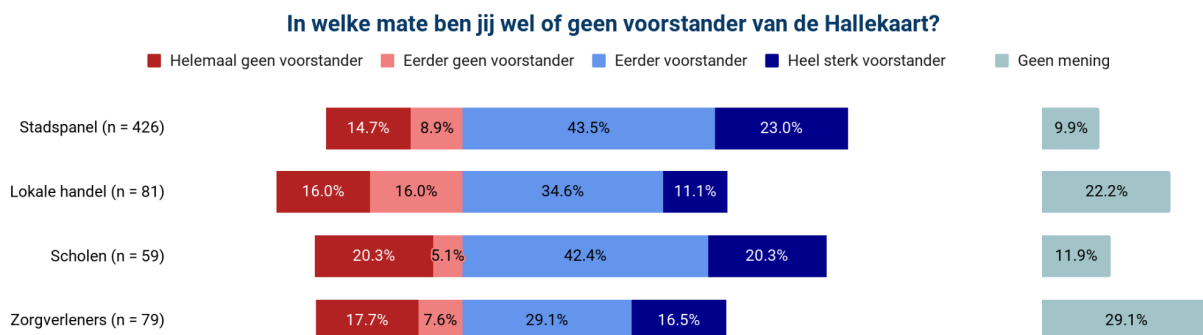
Stadspanel

Een grote meerderheid is voorstander van de Hallekaart. Niet geheel onverwacht zijn personen met Hallekaart vaker voorstander dan personen zonder³¹.

Verder zien we geen significante verschillen op basis van socio-demografische kenmerken of op basis van de frequentie waarmee men het centrum met de auto bezoekt.

Overige doelgroepen

Lokale handelaars en zorgverleners lijken minder vaak voorstander van de Hallekaart dan de overige steekproeven, maar ook hier gaat het nog steeds over een meerderheid³².



³¹ (χ^2 (8, N = 375) = 22.8, p < .01)

³² (χ^2 (12, N = 645) = 38.7, p < .001)

Open vraag

Respondenten konden aanvullen met een **suggestie ter verbetering van de Hallekaart**. Onderstaande suggesties werden aangehaald.

Stadspanel

- Een uitbreiding van het aantal locaties waar de kaart geldt, al dan niet gepaard gaan met een duurder variant. Liefst locaties die zo dicht mogelijk bij het centrum gelegen zijn, zodat personen die moeilijker kunnen wandelen, met jonge kinderen, met weinig tijd , ... nog steeds vlot het centrum kunnen bereiken. Enkele locaties worden voorgesteld, namelijk de parking aan de Gooikenaar, nabij het station, de groene zone, de blauwe zone en parkings nabij verschillende invalswegen

“Door te zorgen dat je er op verschillende plaatsen mee kan parkeren langs verschillende invalswegen. Nu sta ik namelijk eindeloos in de file om de parking (komende vanuit Lembeek of Sint-Rochus) te bereiken.”

- De geldigheidsdatum van een Hallekaart inzichtelijker maken, door er bijvoorbeeld een fysieke of digitale kaart van te maken waar dit op aangegeven staat
- Meer promotie maken voor de Hallekaart
- Zekerheid bieden dat een Hallekaart een parkeerplaats oplevert wanneer men er gebruik van wenst te maken

Overige doelgroepen

- Meer locaties, inclusief in de nabijheid van de verschillende invalswegen, in nabijheid van het station en op kortere afstand van het centrum
- Ook toegankelijk maken voor personen die in Halle werken ten dienste van de inwoners van Halle

4.6.2 Opinie parkeerabonnement niet-Hallenaren

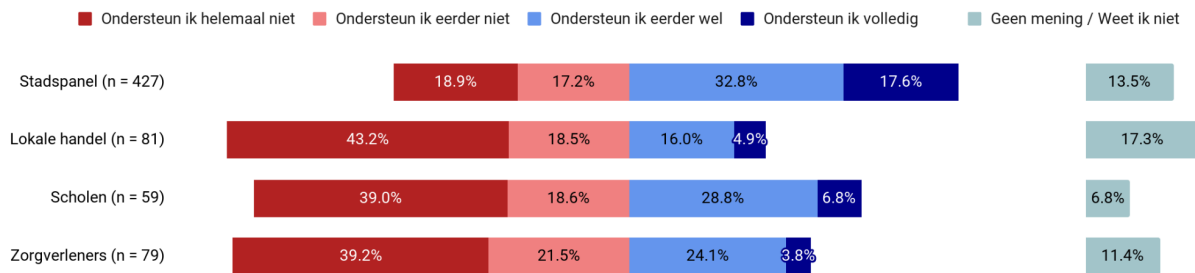
Stadspanel

De meerderheid van de panelleden (50%) is **voorstander** van een duurder parkeerabonnement voor niet-Hallenaren.

Overige doelgroepen

Lokale handelaars lijken het minst voorstander van deze maatregel (20%)³³, maar ook onder de overige doelgroepen overtuigt deze maatregel slechts een **minderheid** van 28% tot 36%.

Momenteel kost een parkeerabonnement voor niet-Hallenaren meer dan voor zij die wonen of werken in de stad. In welke mate ondersteun je deze regel wel of niet?



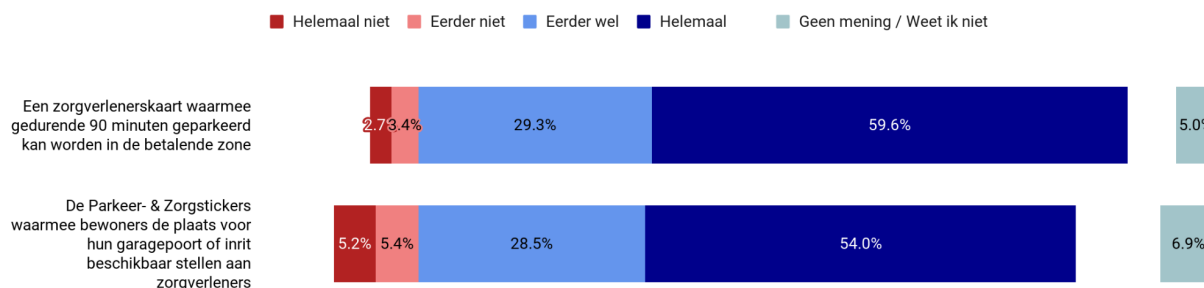
³³ (χ^2 (12, N = 646) = 56.4, p < .001)

4.6.3 Opinie hulpmiddelen zorgverleners

Stadspanel

Er bestaat een **groot draagvlak** voor zowel de zorgverlenerskaart als de parkeer- en zorgstickers. Het draagvlak lijkt iets kleiner onder de inwoners van de betalende zone, maar ook hier is de meerderheid voorstander.

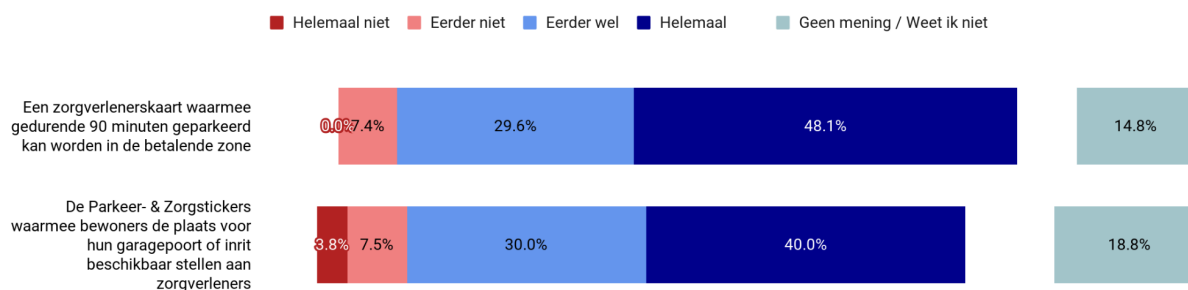
In welke mate ondersteun je wel of niet onderstaande hulpmiddelen voor zorgverleners? (nStadspanel = 430)



Overige doelgroepen

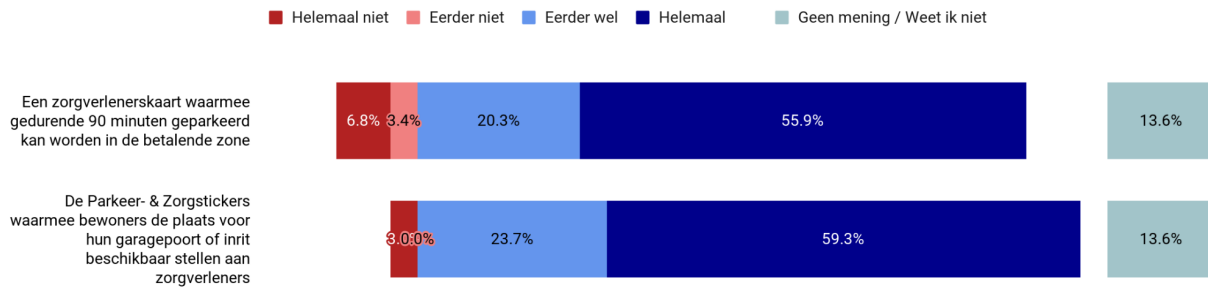
Ook bij de overige doelgroepen bestaat een groot draagvlak voor deze maatregelen. Opvallend; onder **zorgverleners is een groter aandeel tegenstander** in vergelijking met het Stadspanel of lokale handelaars³⁴.

In welke mate ondersteun je wel of niet onderstaande hulpmiddelen voor zorgverleners? (nLokale handel = 81)

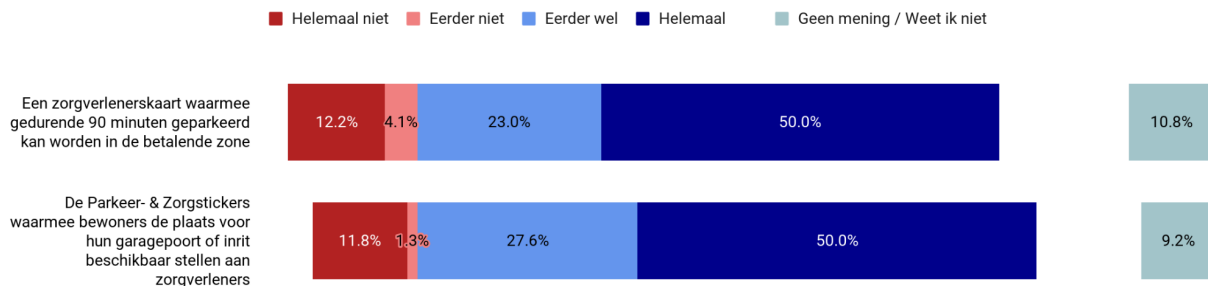


³⁴ (χ^2 (12, N = 643) = 24.0, p < .05)

In welke mate ondersteun je wel of niet onderstaande hulpmiddelen voor zorgverleners? (nScholen = 59)



In welke mate ondersteun je wel of niet onderstaande hulpmiddelen voor zorgverleners? (nZorgverleners = 74)



Open vraag

Zorgverleners konden aanvullen met een opmerking. Onderstaande opmerkingen werden aangehaald.

- De oplossingen voor zorgverleners lijken minder geschikt voor zorgverleners met een vaste standplaats in het centrum
- Verschillende zorgorganisaties hebben geen RIZIV nummer (bijvoorbeeld wel VAPH) en komen niet in aanmerking. Bij uitbreiding lijkt het begrip "zorgverlener" ook uitgebreider geïnterpreteerd te worden, inclusief maatschappelijk werkers, werken met personen met een beperking, begeleid wonen, ...
- 90 minuten parkeren wordt door sommigen als onvoldoende ervaren - 180 minuten zou comfortabeler aanvoelen
- Een aantal keer wordt aangehaald dat het verplicht nemen van een parkeerabonnement aanvoelt als *"moeten betalen om te komen werken"*

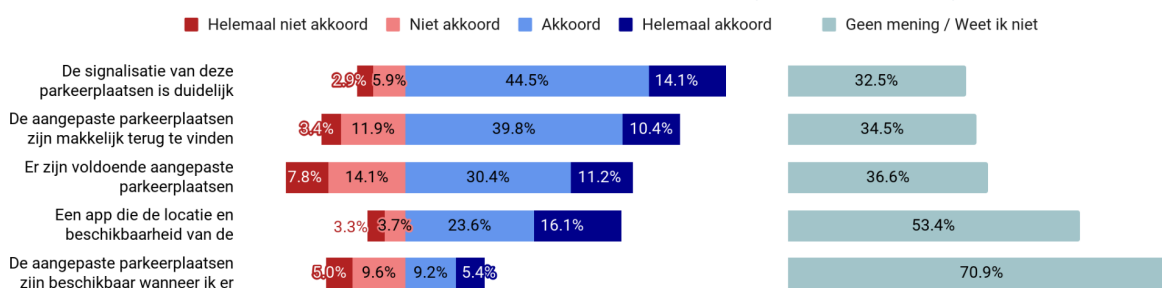
4.6.4 Evaluatie aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een beperking

Stadspanel

Aan de leden van het Stadspanel legden we ook een aantal vragen voor met betrekking tot de **aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een beperking**.

Een grote meerderheid vindt de signalisatie duidelijk en de parkeerplaatsen makkelijk terug te vinden. Over het algemeen is men tevreden over het aantal voorziene plekken. **Personen die van de plekken gebruik mogen maken, zijn het daar echter overwegend niet mee eens.**

De volgende vragen gaan over aangepaste parkeerplaatsen voor personen met een beperking. In welke mate ga je wel of niet akkoord met onderstaande stellingen? (nStadspanel = 429)



Panelleden die over een kaart voor personen met een beperking beschikken zeggen verder dat de aangepaste parkeerplaatsen vaak **niet beschikbaar zijn**³⁵, en dat een **app met een overzicht** van aangepaste parkeerplaatsen een meerwaarde zouden betekenen³⁶

Open vraag

Panelleden konden aanvullen met plekken waar nood zou zijn aan extra aangepaste parkeerplaatsen. Plekken werden aangehaald. Hieronder lijsten we de antwoorden van leden met een kaart voor personen met een beperking op:

- Nabij het station
- De vaartkant
- Sint-Rochusstraat
- In de omgeving van winkels en markten, dichterbij de Baseliekstraat
- Possozplein
- Beestenmark
- Zuster Bernardastraat
- In de nabijheid van de Don Bosco School
- Nederhemparking, voor het zwembad
- In de omgeving Frans Loriesstraat, Tulpenlaan, Jubellaan
- Nabij het AZ
- Langs de Ninoofsesteenweg, tussen de Beestenmarkt en 6B Market
- Nabij de Bres

³⁵ (χ^2 (8, N = 429) = 68.7, p < .001)

³⁶ (χ^2 (8, N = 429) = 20.9, p < .01)

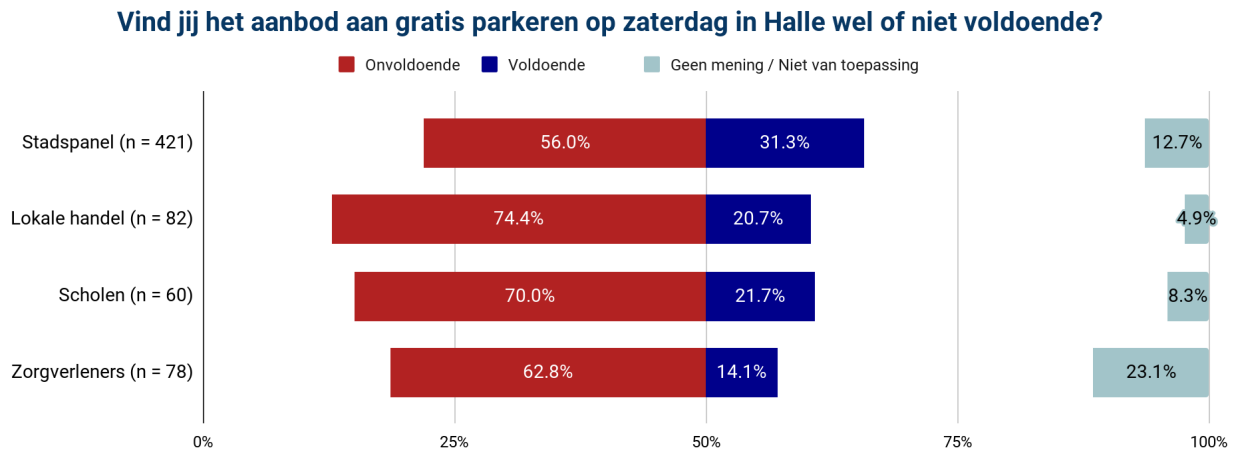
4.6.5 Evaluatie gratis parkeren op zaterdag

Stadspanel

Een meerderheid lijkt het gratis parkeeraanbod op zaterdag in Halle als **onvoldoende** te beschouwen. We zien echter een samenhang met de **mate waarin men op de hoogte is** van waar en wanneer men gratis kan parkeren. Leden die hiervan beter op de hoogte zijn, lijken tevredener met het aanbod³⁷.

Overige doelgroepen

In vergelijking met het Stadspanel, vinden **meer handelaars en schoolpersoneelsleden** dat het aanbod gratis parking op zaterdag onvoldoende is³⁸.



³⁷ (χ^2 (8, N = 375) = 43.2, p < .001)

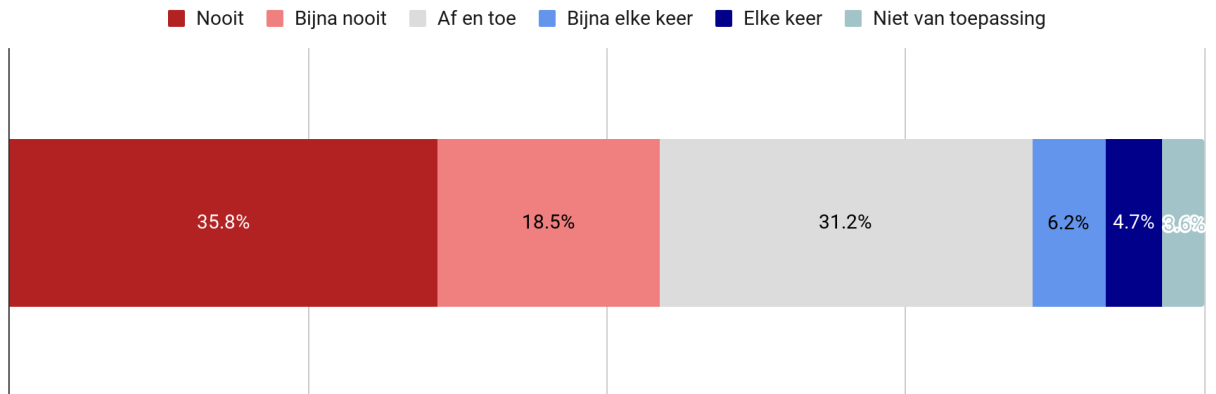
³⁸ (χ^2 (6, N = 641) = 27.5, p < .001)

4.6.6 Gebruik 15 minuten gratis

Stadspanel

Vervolgens vroegen we de panelleden in welke mate zij gebruikmaken van de 15 minuten gratis parkeertijd. Een **meerderheid (54,3%) zegt dit nooit of zelden te doen**, 42% zegt af en toe, en 11% zegt elke keer of bijna elke keer.

In welke mate maak je gebruik van de 15 minuten gratis parkeertijd? (nStadspanel = 387)



Open vraag

Panelleden konden aanvullen met een reden waarvoor men al dan niet gebruik maakt van het gratis kwartier. Onderstaande **redenen** werden aangehaald.

- Reden om er **wel** gebruik van te maken: een snelle boodschap doen of iemand afzetten nabij het station
- Reden om er **geen** gebruik van te maken: 15 minuten zouden te beperkt zijn voor een snelle boodschap
- Op een andere plek in de bevraging lazen we de **suggestie** om het kwartier gratis parkeren uit te breiden naar 30 minuten

4.6.7 Gebruik en bekendheid Shop & Go initiatief

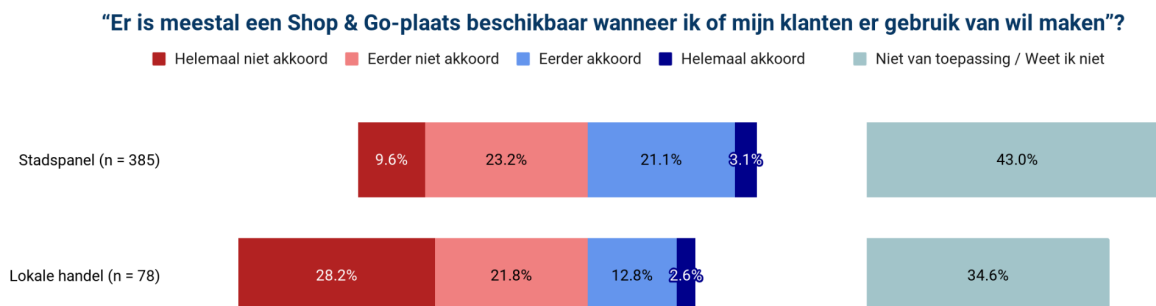
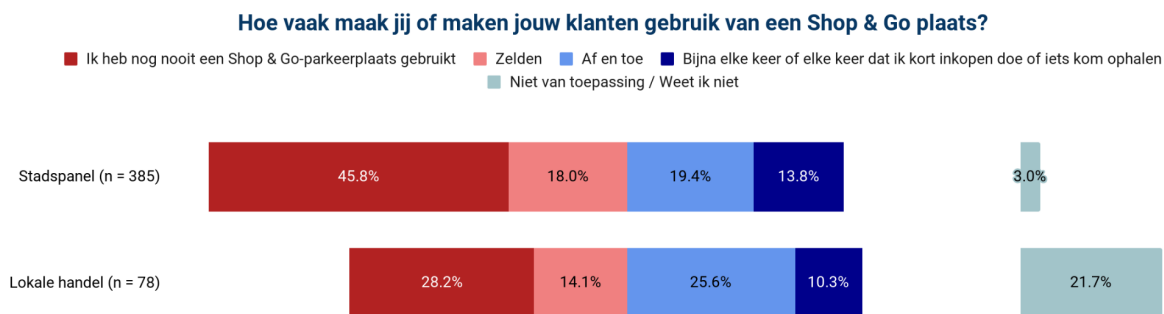
Stadspanel

Het overgrote deel van de panelleden (63,8%) maakt **zelden of nooit gebruik** van een Shop en Go-parkeerplaats. Zowel **inwoners van het centrum, als panelleden die zelden of nooit met de auto** naar het centrum komen, maken in vergelijking met anderen nog minder gebruik van de plekken³⁹.

Een meerderheid van de gebruikers gaat helemaal of eerder niet akkoord met de stelling 'er is meestal een Shop & Go-plaats beschikbaar wanneer ik er gebruik van wil maken'. De app is nog bij **weinig bekend** en wordt logischerwijze door nog minder personen gebruikt.

Lokale handelaars

Lokale handelaars schatten het gebruik van de Shop & Go-plaatsen bij hun klanten goed in, maar denken vaker dat klanten geen beschikbare plek vinden dan dat de panelleden aangeven. Iets meer handelaars dan panelleden hebben al van de app gehoord.



³⁹ (χ^2 (16, N = 383) = 43.7, p < .001)

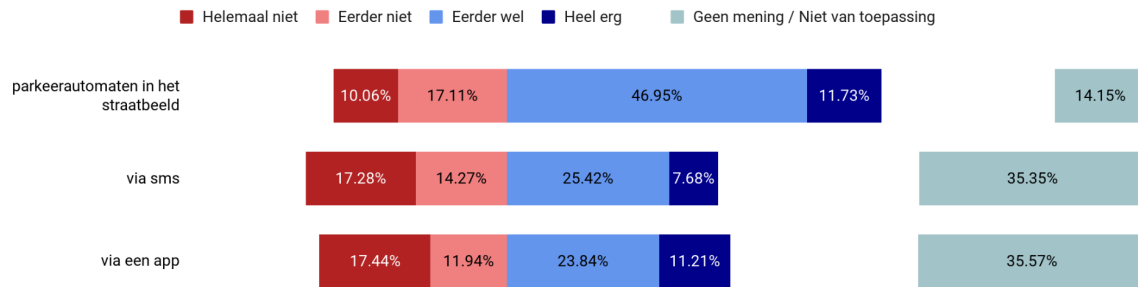


4.7 Gebruiksvriendelijkheid betaalmethodes

Stadspanel

Panelleden vinden de parkeerautomaten in het straatbeeld eerder of heel erg gebruiksvriendelijk. De meningen over het betalen via sms of een app zijn min of meer gelijk verdeeld.

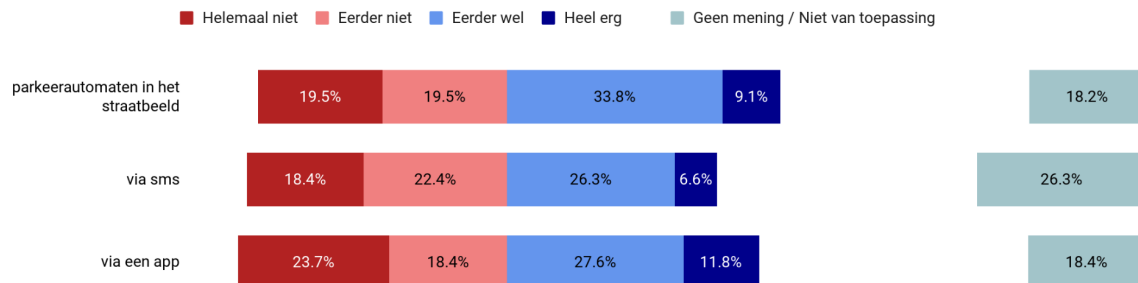
Hoe gebruiksvriendelijk vind je onderstaande manieren om te betalen voor een parkeerplaats? (nStadspanel = 385)



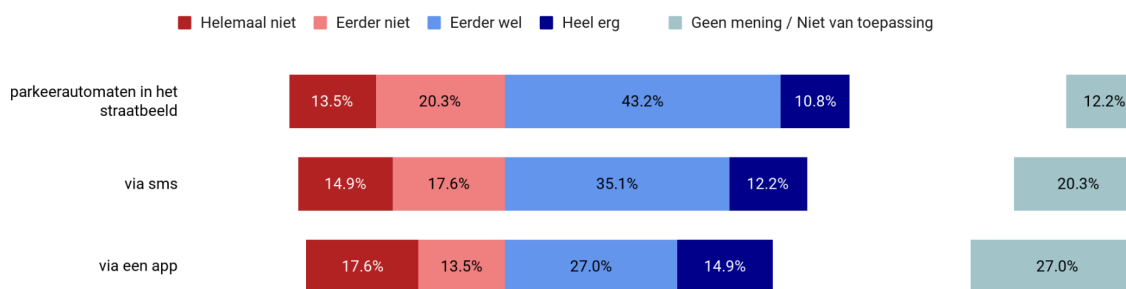
Overige doelgroepen

Over het algemeen komen de meningen van de overige doelgroepen **vrij goed overeen** met die van de panelleden.

Hoe gebruiksvriendelijk vind je onderstaande manieren om te betalen voor een parkeerplaats? (nLokale handel = 77)



Hoe gebruiksvriendelijk vind je onderstaande manieren om te betalen voor een parkeerplaats? (nZorgverleners = 74)



Open vraag

Respondenten konden tot slot aangeven wat de gebruiksvriendelijkheid van de betaalmethodes zou kunnen verhogen. Onderstaande suggesties werden aangehaald.

Parkeerautomaat

- De mogelijkheid om met contant geld te betalen mist voor sommigen, met name voor ouderen en personen die geen bankkaart hebben (bvb. personen onder budgetbeheer)
- Voor sommigen is het ingeven van een nummerplaat moeilijk, omdat het touchscreen te klein, moeilijk leesbaar in volle zon, of 'niet goed afgesteld' is
- Het lijkt voor sommigen te lang te duren om er één te vinden

SMS of app

- Sommigen vinden de transactiekosten voor de providers een drempel
- Sommigen ervaren minder gevoel van controle; men vreest dat men de parkeertijd zal vergeten stoppen

5. Discussie en conclusies

De derde bevraging van het Stadspanel Halle wilde inzicht verkrijgen in hoe de algemene bevolking en specifieke doelgroepen...:

- ... het vernieuwde parkeerbeleid **evalueren**, ermee **vertrouwd** zijn en al dan niet hun **gedrag** hebben aangepast als gevolg van het beleid;
- ... de verschillende **zones, tarieven, kaarten en abonnementen** ervaren en evalueren; en
- ... de gebruiksvriendelijkheid van de **betaalmogelijkheden** evalueren.

We nodigden 738 inwoners uit om deel te nemen aan deze bevraging. 437 panelleden namen deel, waarvan er **431** weerhouden werden. Daarnaast werden meer dan 1.100 lokale handelaars, marktkramers, en hun werknemers, en personeelsleden van Halse en zorgorganisaties uitgenodigd om deel te nemen. Daarvan namen er **222** deel.

Hieronder bespreken we de **belangrijkste bevindingen** die uit de verzamelde gegevens voortkomen.

5.1 Algemene evaluatie vernieuwd parkeerbeleid

Over het algemeen lijkt er **weinig draagvlak** te bestaan voor het vernieuwde parkeerbeleid. Deze opinie lijkt bovendien weinig tot niet te verschillen, noch over de bevraagde doelgroepen heen, noch op basis van socio-demografische kenmerken of gedrag (zoals frequentie van autogebruik).

Het **Stadspanel lijkt, hoewel negatief, over het algemeen wel iets milder** dan de handelaars en personeelsleden van lokale scholen en zorgorganisaties. Zoals, maar niet uitsluitend, bij...:

- ... de algemene evaluatie van het beleid; en
- ... de evaluatie van de doelstellingen.

De meningen over de mate waarin **beleidsdoelstellingen worden behaald zijn grotendeels verdeeld**. Alleen wat betreft vlotter verkeer in het centrum en betere verkeersveiligheid zijn de meningen meer uitgesproken negatief.

Een aantal respondenten merkten op dat ze vaak het gevoel hebben in de **file** terecht te komen, onderweg naar parkings die toegankelijk met de Hallekaart of gratis zijn.

5.2 Gewijzigd gedrag sinds de invoering van het vernieuwd parkeerbeleid

We zien dat ongeveer de **helft van de panelleden** dagelijks of wekelijks naar het centrum komt. Van de **overige doelgroepen komt ongeveer 80% minstens wekelijks**, en 50 tot 70% zelfs dagelijks met de auto.

Personen die op maandelijkse basis naar het centrum komen, schijnen het centrum van Halle **minder vaak te bezoeken** sinds de wijziging van het beleid. Zij geven aan minder vaak met de auto te komen, maar schakelen niet meer dan anderen over op een ander vervoermiddel.

Personen die **dagelijks** de auto naar het centrum nemen, hebben hun **auto niet veel vaker laten staan** als gevolg van de invoering van het nieuwe parkeerbeleid. Aangezien de **lokale handelaars, en personeelsleden van lokale scholen en zorgorganisaties** op frequentere basis met de auto komen, heeft het beleid dan ook een minder grote impact op hun gedrag gehad.

Tegelijk lijken we een bepaald, zij het beperkt, **substitutie-effect** waar te nemen. Van het aandeel Hallenaren (Stadspanel) dat aangeeft minder vaak met de auto Halle-centrum te bezoeken, geeft een derde aan nu vaker met de fiets te komen. Hetzelfde nemen we waar bij de overige doelgroepen, zij het dat het aandeel dat aangeeft minder de auto te gebruiken om Halle-centrum te bezoeken daar lager ligt.

5.3 Kennis van het vernieuwd beleid

Er lijkt nog **ruimte voor verbetering wat betreft de communicatie** over het vernieuwde parkeerbeleid.

Respondenten hebben voldoende kennis van de Shop & Go-plaatsen en betaalmogelijkheden. De **verschillende tarieven en formules, de signalisatie van de zones, en waar en wanneer men gratis kan parkeren** lijken bij velen echter onvoldoende bekend.

Dit kwam ook terug in de open antwoorden. Daarin gaven respondenten aan dat zichzelf of hun kennissen soms niet goed weten in **welke zone ze zich bevinden, welke parking tot welke zone behoort, of welke tarieven er gelden**. Met name ten aanzien van de Blauwe zone werd dit vermeld.

Daarnaast werd opgemerkt dat er **te veel zones** lijken te zijn in vergelijking met de omvang van de stad, wat het gegeven te complex zou maken.

5.4 Gepercipieerde beschikbaarheid parkeerplaatsen

De meningen zijn verdeeld wat betreft de mate waarin er sinds de wijziging vaker parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er zijn wel stemmen die aangeven dat het **net buiten het**

centrum moeilijker is geworden om een parkeerplek te vinden. Tegelijk zegt de meerderheid **meestal of altijd wel een plaatsje te vinden**.

We lazen meermaals de opmerking dat **gratis parkings langs verschillende invalswegen in de stadsrand** een meerwaarde zouden bieden.

5.5 Evaluatie tarieven

De grote meerderheid over alle doelgroepen heen vindt **alle tarieven te duur**. Meerdere respondenten drukken onbegrip uit over de progressieve tarifiering voor langere parkeertijden. Sommigen van hen zien dit als *'bezoekers wegjagen'*.

Hoewel heel wat respondenten ijveren voor het afschaffen van betalend parkeren, tonen ook een heleboel personen begrip voor betalend parkeren op zich. Desalniettemin lijkt men de **tarieven te hoog en zones te complex te vinden in vergelijking met de omvang en het aanbod van stad Halle**.

Ook de **parkeerkaarten en -abonnementen worden door de meerderheid te duur** bevonden. Alleen de prijs voor een eerste bewonerskaart wordt grotendeels als correct ervaren. Onder personeel van zorgorganisaties, scholen en lokale handelaars leeft de frustratie te **moeten betalen om te komen werken**.

Het overgrote deel van de bevroegden vindt **twee uur gratis parkeren in de blauwe zone te weinig**. Er bestaat draagvlak voor betalend langer parkeren in blauwe zones, maar geen meerderheid.

5.6 Evaluatie speciale voorzieningen en tarieven

De **Hallekaart wordt grotendeels als positief** ervaren. Respondenten stelden **verbeteringen** voor, waaronder het toevoegen van locaties nabij invalswegen, het toegankelijk maken voor niet-Hallenaren die ten dienste van Hallenaren werken, en het inzichtelijker maken van de geldigheidstermijn van de kaart.

De meningen zijn meer **verdeeld ten opzichte van de duurdere parkeerabonnementen voor niet-Hallenaren**. Onder de Hallenaren lijkt er hiervoor draagvlak te bestaan. Daartegenover zijn met name leden van de overige doelgroepen eerder tegenstander.

Er bestaat een groot **draagvlak** voor gunsttarieven en maatregelen voor zorgverlenend personeel. De zorgverlenerskaart lijkt echter **voor een deel van het bevroegde zorgverlenend personeel geen goede oplossing**. Zo zou de duurtijd te kort zijn en zou het begrip 'zorgverlener' te nauw worden ingevuld.

Volgens een merendeel is het aanbod om gratis te parkeren op zaterdag **onvoldoende**. Personen die **meer op de hoogte zijn over waar en wanneer** men gratis kan parkeren, lijken hier echter in grotere mate tevreden over te zijn.

Het gratis kwartier wordt schijnbaar door een **kleine groep frequent** gebruikt, en dan voornamelijk voor korte boodschappen. Een grotere groep geeft aan er nooit of quasi nooit gebruik van te maken. Een kwartier zou te kort zijn, en men vreest voor een parkeerboete.

Uit de open vragen blijken de Shop & Go-parkeerplaatsen **gewaardeerd** te worden. Een substantieel deel van de Hallenaren maakt er dan ook gebruik van. Er lijkt bovendien **vraag te bestaan naar extra plekken**. De lokale handelaars lijken het gebruik en de beschikbaarheid van deze plaatsen te onderschatten. De bekendheid van de Shop & Go-app is voorlopig beperkt.

5.7 Gebruiksvriendelijkheid

De betaalmogelijkheden worden eerder als **gebruiksvriendelijk** ervaren - voornamelijk de parkeerautomaten in het straatbeeld. Sommigen zien echter enkele tekortkomingen: voornamelijk het feit dat men niet met contant geld kan betalen, en het kleine en soms moeilijk leesbare scherm. Daarnaast worden de betaalmogelijkheden via SMS of app wel gewaardeerd, maar voelen de transactiekosten als een drempel aan.



Meer weten over dit onderzoek?

Contacteer ons:

E-mail: services@hoplr.be