



**ENQUÊTEONDERZOEK
PARKEERBELEVING DEN HELDER
OOSTSLOOTBUURT**



ENQUÊTEONDERZOEK PARKEERBELEVING DEN HELDER OOSTSLOOTBUURT

Rapportage
Haarlem, 07 juli 2023

In opdracht van:

Gemeente Den Helder



Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Den Helder
Rapport:	Enquêteonderzoek parkeerbeleving Den Helder Oostslootbuurt
Projectnummer:	557.23.1
Versie:	1
Datum:	07 juli 2023
Auteur(s):	M. Grimbergen

Wateringweg 1 C06
2031EK Haarlem

+ 31 (0)23 888 23 37
info@trajan.nl
trajan.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van trajan.

SAMENVATTING EN CONCLUSIES

De gemeente Den Helder heeft parkeren in het centrum gereguleerd en de parkeerdruk in de randgebieden neemt hierdoor toe, waaronder in de Oostslootbuurt. Om de parkeerbeleving van bewoners in dit gebied in kaart te brengen, is van 09 mei 2023 t/m 09 juni 2023 een enquête uitgezet. De vragen in de enquête waren erop gericht inzicht te krijgen in de locatie waar bewoners parkeren, of zij tevreden zijn met de huidige parkeersituatie en of zij overlast ervaren.

Parkeren in de straat

Aan de respondenten die aangaven één of meerdere auto's in bezit te hebben is gevraagd hoe zij het parkeren in hun straat ervaren. Door twee derde van de respondenten wordt in de eigen straat geparkeerd en circa 28,0 procent parkeert in een andere straat. De overige 13 respondenten parkeren in hun eigen garage of huren een parkeerplek in een nabijgelegen parkeergarage. Voor bijna alle respondenten is de huidige parkeersituatie ook de voorkeurslocatie. Door 5,1 procent werd een andere voorkeurslocatie aangegeven.

De grootste groep van de respondenten kan niet altijd in de eigen straat parkeren, maar wel in de buurt (39,0 procent), gevolgd door de groep die niet altijd voor de deur kan parkeren, maar wel in de eigen straat (23,0 procent). Circa 15,0 procent van de respondenten kan lastig een parkeerplek vinden. Zowel het aandeel respondenten dat in de eigen garage kan parkeren als het aandeel dat altijd voor de deur kan parkeren is circa 11,0 procent. Tot slot kan 1,9 procent van de respondenten niet altijd in de eigen buurt parkeren.

Overlast

Circa 60,0 procent van de respondenten ervaart overlast. Ruim een kwart van de respondenten noemde als oorzaak een gebrek aan parkeerplekken. 'Er zijn veel bezoekers, te weinig plek voor bewoners' en 'er parkeren veel bezoekers en/of werknemers voor het centrum' werden beiden door 19,1 procent van de respondenten als oorzaak opgegeven, gevolgd door 18,2 procent die overlast ervaren van parkeerders voor Texel. Verder noemde 17,8 procent een andere oorzaak, 12,3 procent vindt dat er veel bezoekers voor Willemsoord parkeren en 4,7 procent ervaart overlast door foutparkeerders.

Oplossingen

Van de 146 respondenten die aangaven overlast te ervaren, noemde de helft het toevoegen van extra parkeerplekken als oplossing. Circa 35,0 procent van de respondenten vindt het invoeren van een blauwe zone een goede oplossing voor de parkeeroverlast. Verder noemt 27,4 procent 'meer handhaving' en circa een kwart van de respondenten gaf aan liever een andere oplossing te zien. Tot slot had 6,2 procent van de respondenten geen mening over een oplossing.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting en conclusies.....	V
1 Inleiding	1
1.1 Aanleiding en doel.....	1
1.2 Onderzoeksgebied.....	1
1.3 Onderzoeksmethodiek	1
2 Respons	2
2.1 Aantal respondenten.....	2
2.2 Autobezit	2
3 Resultaten.....	3
3.1 Parkeren in de straat	3
3.2 Parkeeroverlast	5
3.3 Hoeveelheid redenen parkeeroverlast	6
3.4 Tevredenheid blauwe zone	6
3.5 Parkeeroplossingen	7
4 Opmerkingen	9
Bijlagen	10
Bijlage I: Betrouwbaarheid en methodiek enquête	11

1 INLEIDING

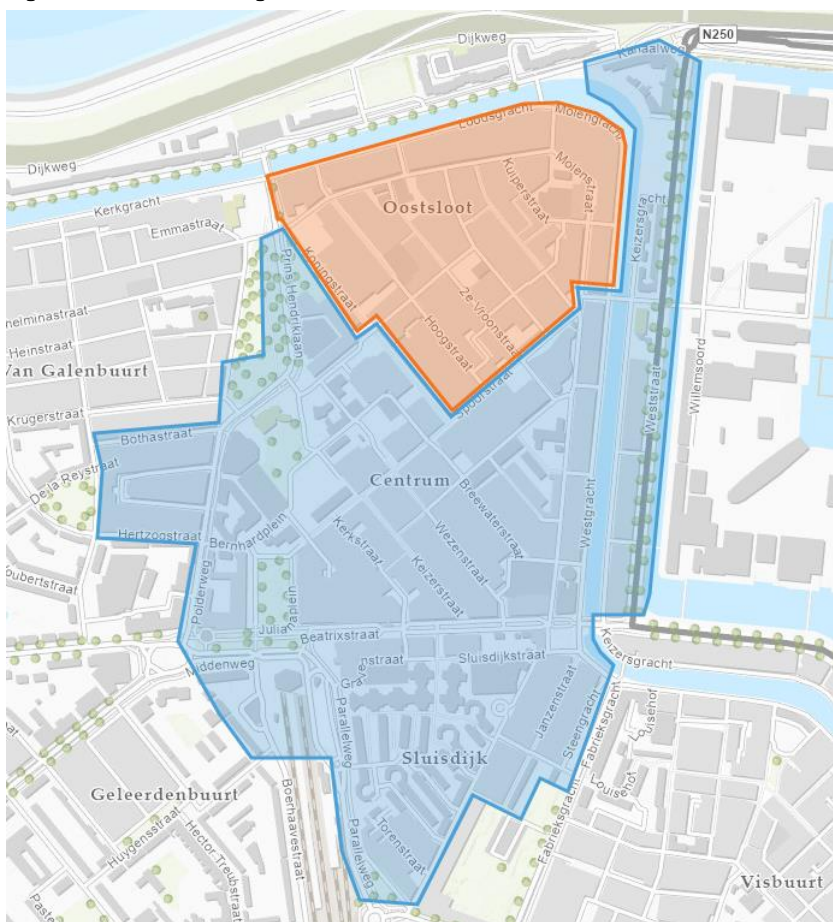
1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Den Helder heeft parkeren in het centrum gereguleerd. De parkeerdruk in de randgebieden neemt hierdoor toe, waaronder in de Oostslootbuurt. Om de parkeerbeleving van bewoners in dit gebied in kaart te brengen, is een enquête uitgezet. Uit de enquête zal blijken of bewoners parkeeroverlast ervaren, wat hiervan de reden is en welke oplossingen geschikt zijn volgens bewoners.

1.2 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is aangegeven in het oranje in figuur 1.1. Het blauwe gebied in deze kaart is het huidige gebied met een blauwe zone.

Figuur 1.1: Onderzoeksgebied



1.3 Onderzoeksmethodiek

Van 09 mei 2023 t/m 09 juni 2023 konden bewoners de enquête invullen. De enquête is per post verstuurd aan alle 699 huishoudens in het onderzoeksgebied. Daarnaast is op 24 en 25 mei een enquêteur langs de deuren gegaan om de enquête af te nemen. In Bijlage I staat de uitgebreide methodiek beschreven.

2 RESPONS

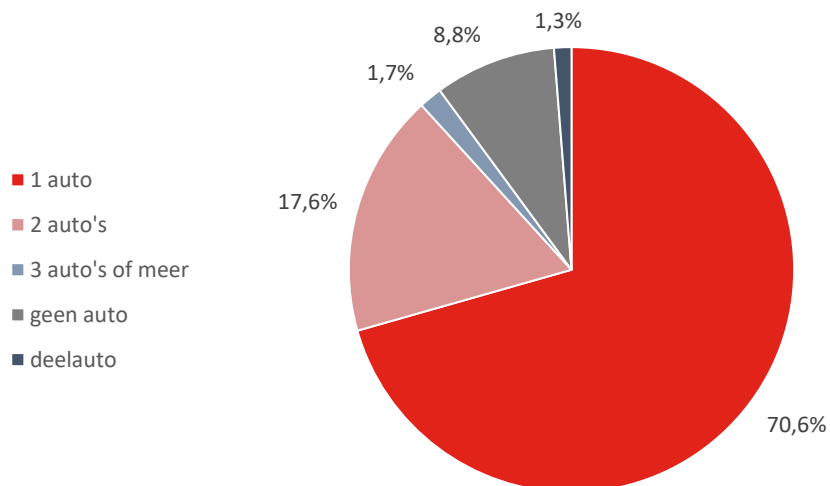
2.1 Aantal respondenten

In totaal is de enquête ingevuld door 238 van de 699 huishoudens. Dit levert een foutmarge op van 5,2 procent (bij een betrouwbaarheid van 95 procent). De foutmarge betekent dat de uitkomst van een vraag in de enquête in werkelijkheid met 5,2 procent onder of boven de uitkomst kan variëren. Een verdere toelichting van de betrouwbaarheid en foutmarge per straat is terug te vinden in Bijlage I.

2.2 Autobezit

Van de 238 respondenten bezit circa 70,0 procent één auto en 17,6 procent heeft twee auto's in bezit. Bijna 10,0 procent van de respondenten heeft geen auto. Verder bezit 1,7 procent van de respondenten 3 auto's of meer en 1,3 procent gebruikt alleen een deelauto.

Figuur 2.1 Verdeling autobezit (N=238)

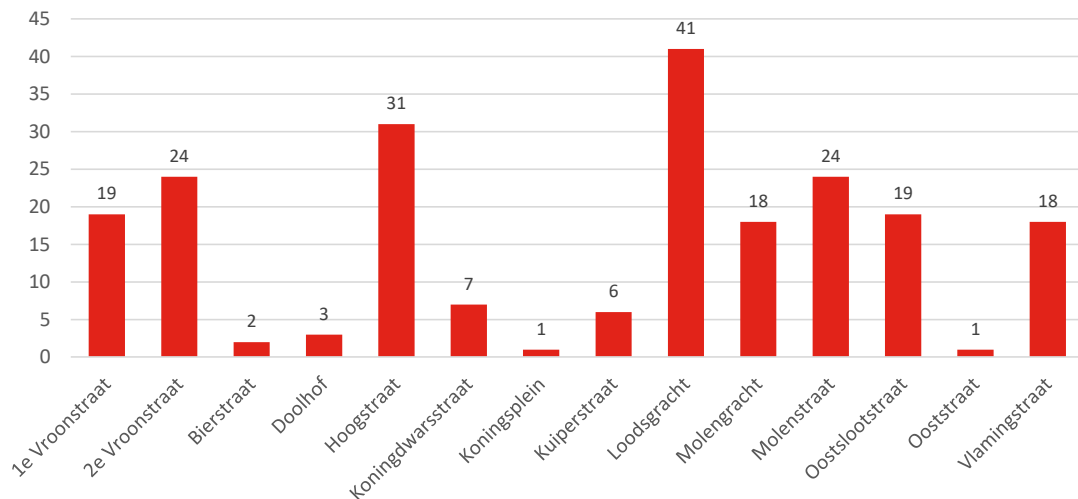


3 RESULTATEN

3.1 Parkeren in de straat

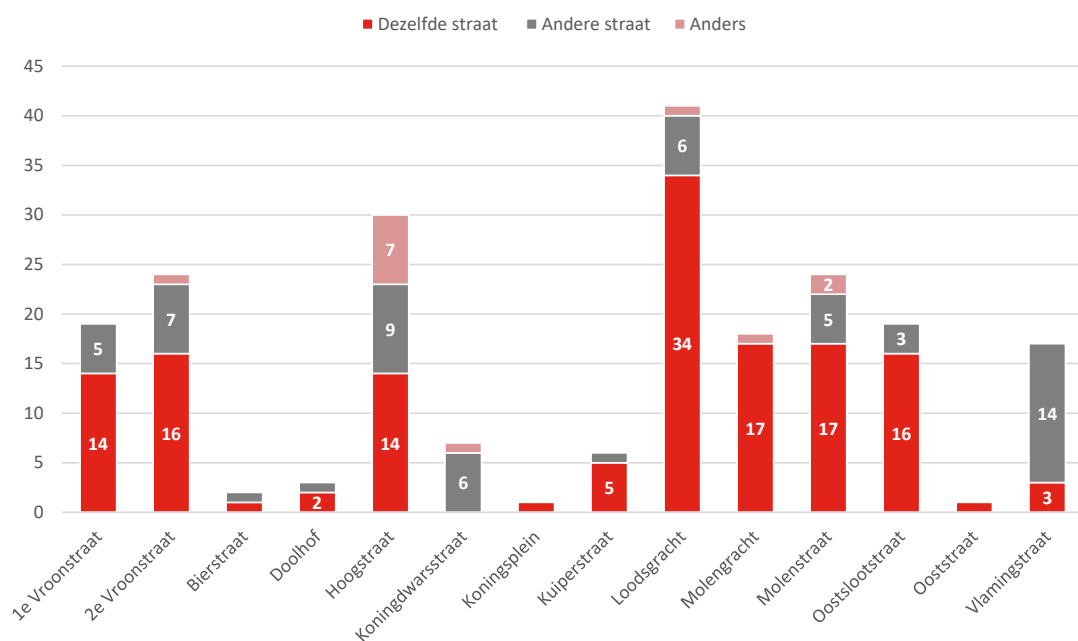
In de enquête is gevraagd waar respondenten hun auto parkeren en hoe makkelijk zij hun auto kunnen parkeren. Deze vragen zijn alleen gesteld aan respondenten die aangaven over een auto te beschikken (N=214). Figuur 3.2 toont per straat aan hoeveel huishoudens hebben aangegeven in het bezit te zijn van minstens één auto.

Figuur 3.2: Respons autobezit per straat (N=214)



Door twee derde van de respondenten wordt in de eigen straat geparkeerd en circa 28,0 procent parkeert in een andere straat. De overige 13 respondenten parkeren in hun eigen garage of huren een parkeerplek in een nabijgelegen parkeergarage.

Figuur 3.3 Aantal parkeerlocaties auto per straat (N=212)

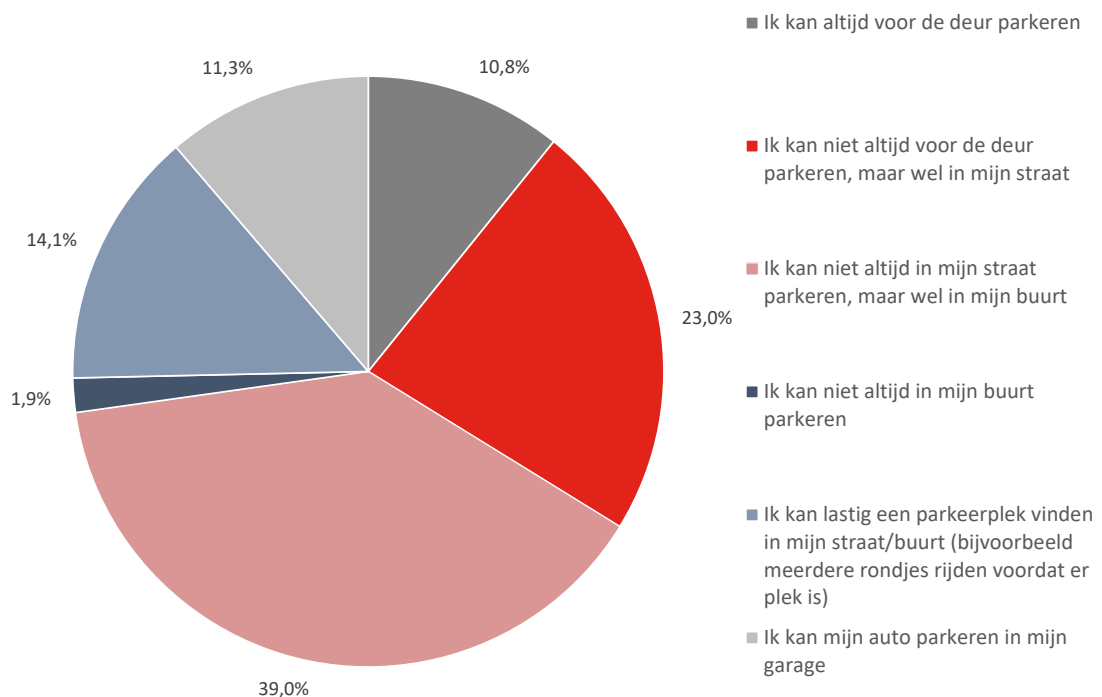


De locatie waar huishoudens parkeren is vrijwel altijd de voorkeurslocatie. Circa 5,0 procent van de respondenten parkeert liever ergens anders dan in de huidige situatie. Door 7 respondenten wordt liever in de eigen woonstraat geparkeerd.

Het gemak waarmee respondenten hun auto kunnen parkeren, wordt weergegeven in figuur 3.3. De grootste groep van de respondenten kan niet altijd in de eigen straat parkeren, maar wel in de buurt (39,0 procent), gevolgd door de groep die niet altijd voor de deur kan parkeren, maar wel in de eigen straat (23,0 procent). In de buurt zijn delen waar niet geparkeerd mag worden. Hierdoor is het niet voor elke respondent mogelijk om in de eigen straat te parkeren. Meerdere respondenten gaven aan op één van de parkeerterreinen in de buurt te parkeren.

Verder kan circa 15,0 procent van de respondenten lastig een parkeerplek vinden. Het aandeel respondenten dat in de eigen garage kan parkeren en altijd voor de deur kan parkeren is beide circa 11,0 procent. Tot slot kan 1,9 procent van de respondenten niet altijd in de eigen buurt parkeren.

Figuur 3.3: Verdeling hoe 'makkelijk' respondent de auto kan parkeren (N = 213)



3.2 Parkeeroverlast

Aan alle respondenten is gevraagd welke overlast zij of hun bezoek ervaren wanneer het op parkeren aankomt. Er is een keuze uit meerdere opties gegeven (met mogelijkheid tot invullen van 'anders', wanneer de overlast die ervaren wordt niet in de lijst stond). De respondenten konden meerdere redenen opgeven. De voorgelegde vormen van overlast zijn:

- Er zijn weinig parkeerplekken;
- Er zijn veel bezoekers, te weinig plek voor bewoners;
- Er zijn veel foutparkeerders door ruimtegebrek;
- Er parkeren veel passagiers die naar Texel gaan;
- Er parkeren veel bezoekers voor Willemsoord;
- Er parkeren veel bezoekers en/of werknemers voor het centrum;
- Anders;
- Ik ervaar geen overlast.

Circa 40,0 procent van de respondenten ervaart geen overlast. De reden van overlast die het meest genoemd is, is dat er weinig parkeerplekken zijn. Ruim een kwart van de respondenten noemde deze oorzaak. 'Er zijn veel bezoekers, te weinig plek voor bewoners' en 'er parkeren veel bezoekers en/of werknemers voor het centrum' werden beide door 19,1 procent van de respondenten als oorzaak opgegeven, gevolgd door 18,2 procent die overlast ervaren van parkeerders voor Texel. Verder noemde 17,8 procent een andere oorzaak, 12,3 procent vindt dat er veel bezoekers voor Willemsoord parkeren en 4,7 procent ervaart overlast door foutparkeerders. Figuur 3.4 laat de percentages per overlastcategorie zien in aflopende volgorde.

Figuur 3.4 Oorzaken parkeeroverlast (N=236)

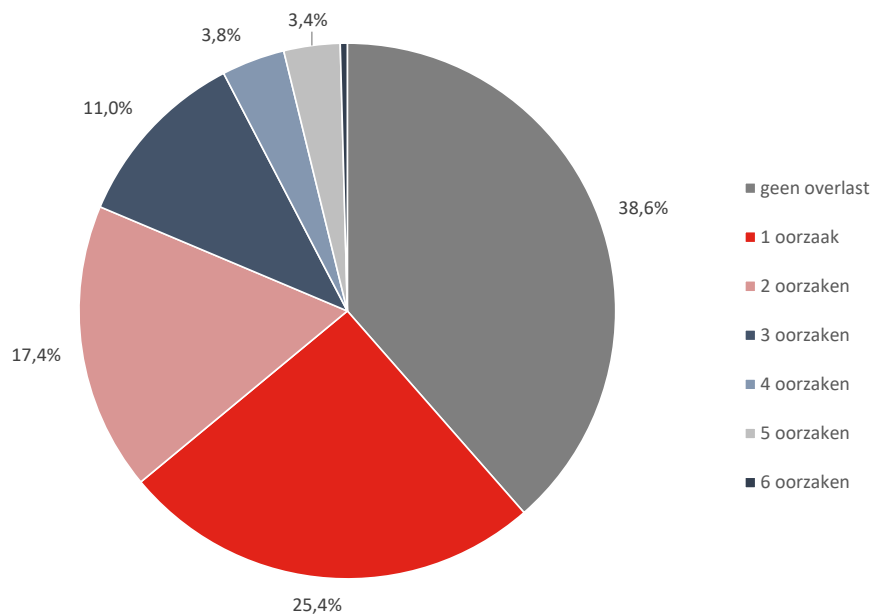


Onder 'anders' noemen 24 respondenten uiteenlopende oorzaken van parkeeroverlast. Door een aantal respondenten werd de hoeveelheid bedrijfsbussen als oorzaak genoemd. Andere respondenten ervaren overlast door buurtbewoners met meerdere auto's en parkeerders uit andere straten.

3.3 Hoeveelheid redenen parkeeroverlast

Van de 236 personen ondervindt circa 60,0 procent wel eens overlast. Ongeveer een kwart noemde één reden en 36,0 procent meerdere. In figuur 3.5 is weergegeven hoeveel overlastgevende oorzaken per respondent zijn gegeven.

Figuur 3.5 Aantal overlastgevende oorzaken (N=236)



Door 38,6 procent van de respondenten wordt geen parkeeroverlast ervaren. De rest van de respondenten noemde één of meerdere redenen. Een kwart van de respondenten noemde één oorzaak en 17,4 procent gaf aan 2 oorzaken van parkeeroverlast te ervaren. Verder ervaart 11,0 procent 3 soorten van parkeeroverlast, gevolgd door 3,8 procent van de respondenten die 4 oorzaken noemde en 3,4 procent die 5 oorzaken ervaart. Tot slot werd door 1 respondent 6 oorzaken genoemd.

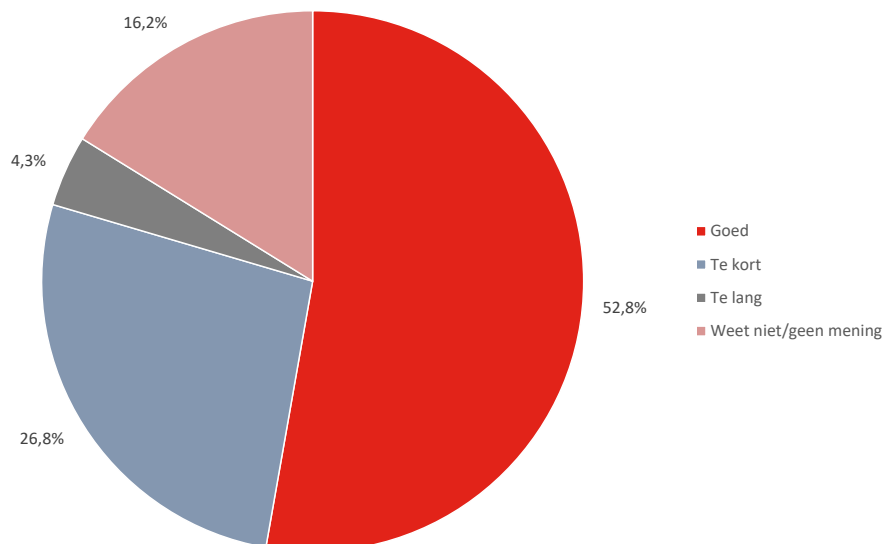
3.4 Tevredenheid blauwe zone

In andere delen van het centrum, naastgelegen aan het onderzoeksgebied (zie figuur 1.1), is het toegestaan om maximaal 3 uur te parkeren met een parkeerschijf. In figuur 3.6 is weergegeven wat de respondenten van deze maximale tijdsduur vinden.

Meer dan de helft van de respondenten (52,8 procent) vindt een maximale tijdsduur van 3 uur goed en 16,2 procent heeft geen mening over de huidige tijdsduur. Circa een kwart van de

respondenten vindt de huidige tijdsduur te kort, tegenover 4,3 procent van de respondenten gaf aan de huidige tijdsduur te lang te vinden.

Figuur 3.6 Verdeling tevredenheid tijdsduur blauwe zone (N=235)



Daarnaast is gevraagd wat respondenten een passende parkeerduur voor de blauwe zone vinden. Deze uitkomsten zijn weergegeven in tabel 3.7.

Tabel 3.7 Alternatieve parkeerduur blauwe zone

Tijdsduur	Aantal
1 uur	1
2 uur	6
3 uur	2
4 uur	8
5 uur	8
6 uur	4
8 uur	6
Totaal	35

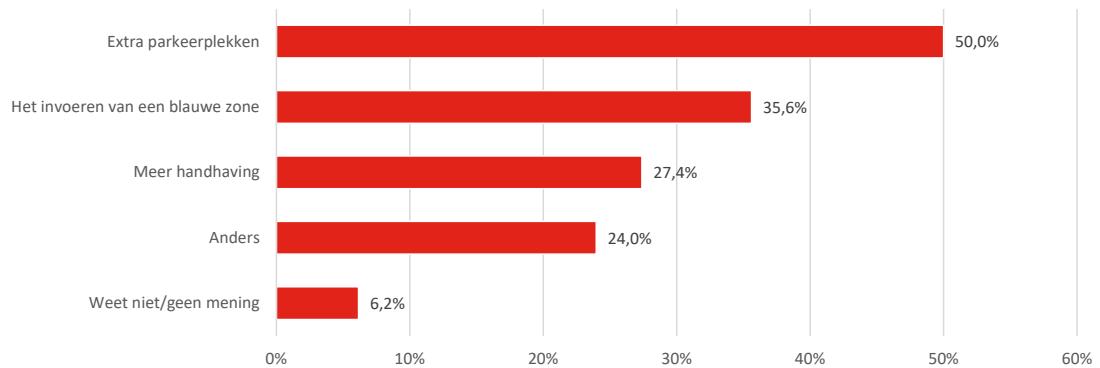
3.5 Parkeeroplossingen

In de enquête is aan respondenten die overlast ervaren gevraagd welke oplossingen zij zien voor de aangegeven parkeerverlast. Deze resultaten zijn weergegeven in figuur 3.8.

Van de 146 respondenten die aangaven overlast te ervaren, noemde de helft het toevoegen van extra parkeerplekken als oplossing. Circa 35,0 procent van de respondenten vindt het invoeren van een blauwe zone een goede oplossing voor de parkeerverlast. Verder noemt 27,4 procent 'meer handhaving' en circa een kwart van de respondenten gaf aan liever een

andere oplossing te zien. Tot slot had 6,2 procent van de respondenten geen mening over een oplossing.

Figuur 3.8 Oplossingen (N=146)



Onder 'anders' hebben 29 respondenten andere oplossingen aangegeven. Hiervan noemden 9 respondenten als oplossing om parkeerplekken exclusief voor bewoners te maken. Een aantal geeft de voorkeur aan een (gratis) vergunning voor maximaal één auto per huishouden, anderen zien liever gereserveerde plekken op kenteken of huisnummer.

Daarnaast werd het realiseren van (gratis) parkeerplekken elders en het weren van bedrijfsbussen in de buurt vaak genoemd.

4 OPMERKINGEN

Respondenten hebben de mogelijkheid gehad om aan het einde van de enquête nog opmerkingen te plaatsen. Deze opmerkingen kunnen gaan over zaken die mogelijk niet (genoeg) aan bod zijn gekomen in de gestelde vragen, maar wel over parkeren gaan, of zijn geplaatst ter nadruk. In totaal hebben 77 respondenten een opmerking geplaatst.

Blauwe zone

Een deel van de opmerkingen ging over het wel of juist niet instellen van een blauwe zone. Er zijn weinig voorstanders voor het instellen van een blauwe zone. Veel respondenten ervaren wel parkeeroverlast, maar zien een blauwe zone niet als een oplossing hiervoor. Ook zijn respondenten bezorgd over de kosten bij het instellen van een blauwe zone. Meerdere respondenten geven aan dat er voornamelijk overlast is doordat er te weinig plekken zijn voor bewoners. Daarnaast benadrukte sommige respondenten ook dat zij geen parkeeroverlast ervaren en daarom een blauwe zone niet nodig is.

Meerdere auto's

Meermaals werd aangehaald dat er huishoudens zijn die meerdere auto's hebben, waardoor de huidige parkeercapaciteit niet voldoet aan de vraag. Naast meerdere auto's werd ook genoemd dat er veel bedrijfsbusjes geparkeerd staan in de buurt.

Extra parkeerplekken

Het realiseren van extra parkeergelegenheid wordt door een aantal respondenten als oplossing aangedragen. Een paar keer wordt hiervoor het heropenen van de parkeergarage van de voormalige Dekamarkt genoemd.

Elektrisch opladen

Een ander onderwerp dat een aantal keer werd genoemd is de hoeveelheid laadpalen in de buurt. Sommige respondenten hebben behoefte aan meer laadpalen verspreid over de buurt.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: BETROUWBAARHEID EN METHODIEK ENQUÊTE

Betrouwbaarheid

De betrouwbaarheid van de respons is de mate waarin een meting vrij is van willekeurige meetfouten. De betrouwbaarheid wordt gemeten aan de hand van de foutmarge die aangeeft in hoeverre enquête-uitkomsten overeenkomen met de mening van de gehele populatie. In een enquête vertegenwoordigt een kleine groep (de respondenten) een grote groep (de doelmarkt of totale populatie). De foutmarge geeft aan in hoeverre de uitkomst in werkelijkheid kan variëren. De foutmarge wordt weergegeven in een percentage.

In dit onderzoek bestaat de gehele populatie uit 699 huishoudens. Een respons van 238 levert een foutmarge op van 5,2 procent (bij een betrouwbaarheidsmarge van 95 procent). Dit betekent dat de uitkomst in de enquête met 5,2 procent boven of onder het antwoord kan variëren. De uitkomsten geven hierdoor een goede indicatie van de mening van de bewoners.

Methodiek

Bewoners konden op verschillende manieren de enquête invullen. De enquête is per post naar alle adressen binnen het onderzoeksgebied verstuurd. In de brief is de link naar de enquête en een persoonlijke identificatiecode opgenomen. De respondenten voor wie het niet mogelijk was de enquête online in te vullen, konden telefonisch een papieren versie van de enquête opvragen en via een antwoordnummer terugsturen.

In de brief was aangegeven op welke datum en tijd een enquêteur langs de deuren zou komen om de enquête af te nemen. Dit vond plaats op 24 en 25 mei 2023. De bewoners die niet thuis waren, hebben vervolgens een herinneringsbrief gekregen.

Nadat de enquête is gesloten, is in overleg met de gemeente besloten dat nog een ronde langs de deuren voor een hogere respons niet nodig is.

In eerste instantie is de enquête naar 786 adressen binnen het onderzoeksgebied gestuurd. Van deze adressen bleken 87 adressen een garagebox te zijn of niet te bestaan. Voor het berekenen van de foutmarge zijn deze adressen niet meegenomen en wordt uitgegaan van 699 huishoudens.

Tijdens het afnemen van de enquête langs de deur hebben 30 huishoudens aangegeven de enquête niet in te willen vullen. Samen met de 431 huishoudens die niks hebben laten weten, tellen deze als non respons.

Enquêtes met een ongeldige code of een code die meerdere keren is gebruikt, zijn niet meegenomen in de resultaten.

