



PARKEERENQUÊTE DEN HELDER



PARKEERENQUÊTE DEN HELDER

Rapportage

Amsterdam, 12 oktober 2020

In opdracht van:

Spark



Colofon

Opdrachtgever:	Spark
Rapport:	Parkeerenquête Den Helder
Projectnummer:	557.20.1
Versie:	2
Datum:	12 oktober 2020
Auteur(s):	B. Schilder D. van der Vegt

Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

WG-Plein 516
1054 SJ Amsterdam

+ 31 (0)20 670 79 35
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 daarmee toe. In het randgebied met de Keizersgracht, Weststraat en Kanaalweg is er daarom een enquête uitgezet om de mening van bewoners omtrent parkeren in kaart te brengen. 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. Met deze bewonersenquête wordt inzichtelijk gemaakt of er nog steeds draagvlak is voor de huidige situatie of dat er eventueel regulerende maatregelen getroffen moeten worden.

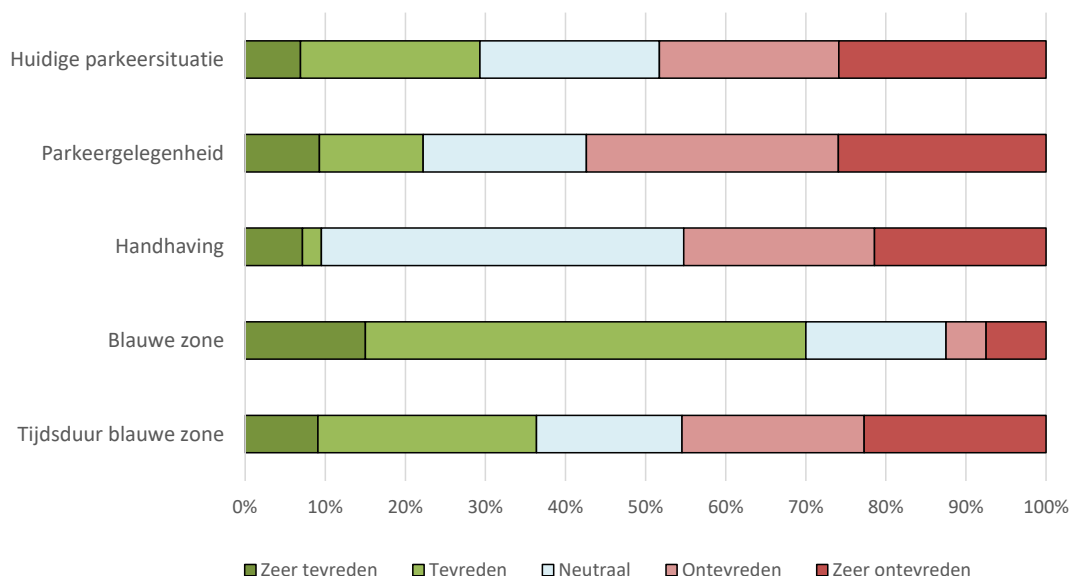
Parkeren in de straat

In totaal parkeert 88,7 procent van de respondenten de auto in de eigen straat, 7,5 procent op privéterrein en 3,8 procent in een andere straat. De locatie waar deze huishoudens parkeren is ook de voorkeurslocatie. Slechts één respondent geeft aan liever in een andere straat de auto te parkeren.

Van alle huishoudens kan 20 procent de auto altijd voor de deur parkeren en 31,3 procent kan in de eigen straat parkeren. Hiermee parkeert ongeveer de helft van de respondenten dus altijd dichtbij. Ongeveer een kwart kan niet altijd in de eigen straat maar wel in de buurt parkeren. Circa 6,7 procent heeft niet altijd de mogelijkheid om in de eigen buurt parkeren. De resterende 17,8 procent heeft moeite om een parkeerplaats te vinden in de eigen straat of buurt.

Tevredenheid algemeen

Onderstaand grafiek geeft aan hoe tevreden respondenten zijn over verschillende aspecten van het parkeren, zoals de huidige parkeersituatie en de blauwe zone. In het algemeen zijn huishoudens tevreden over de blauwe zone, terwijl voor de andere aspecten het aandeel ontevreden groter is dan het aandeel tevreden.



Tevredenheid blauwe zone

Over de aanwezigheid van de blauwe zone zijn respondenten over het algemeen erg tevreden in zowel gereguleerd als ongereguleerd gebied. Over de tijdsduur van de blauwe zone zijn respondenten minder tevreden. Over de huidige tijdsduur in de blauwe zone (maximaal vijf uur) is 44,6 procent van de respondenten tevreden, 16,1 procent geeft aan dat dit te kort is en 28,6 procent te lang. Het merendeel van de respondenten die een alternatieve suggestie geeft voor het aantal uur geeft drie uur aan.

Overlast en oplossingen

Passagiers die met de boot naar Texel gaan en de auto parkeren in Den Helder worden het vaakst genoemd als reden van parkeeroverlast (67,8 procent van de respondenten geeft deze reden op). In het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied waar geen parkeerregulering is, geven relatief meer respondenten aan overlast te ervaren van bezoekers voor Willemsoord en het centrum. Relatief veel respondenten maken in deze zone kenbaar meerdere oorzaken van overlast te ervaren. Daartegenover kent deze zone ook het grootste aandeel respondenten dat aangeeft juist geen overlast te ervaren (26,1 procent). Met name in de blauwe zone is relatief vaker aangegeven dat er (te) weinig parkeerplekken voor bewoners beschikbaar zijn.

Meer dan de helft van de respondenten uit het ongereguleerde deel van de Keizersgracht en Weststraat geeft te kennen het invoeren van een blauwe zone als oplossing voor de parkeerproblematiek te zien. Onder de respondenten van de Kanaalweg (in huidige situatie ook nog ongereguleerd) is dit slechts 27,3 procent. Dit is een opvallend verschil tussen de twee ongereguleerde zones.

Respondenten uit de blauwe zone hebben vaak aangegeven meer handhaving te willen zien om langparkeerders beter te weren uit hun straat.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting en conclusies.....	I
1 Inleiding.....	1
1.1 Aanleiding en doel.....	1
1.2 Onderzoeksmethodiek.....	1
1.3 Onderzoeksgebied.....	1
2 Algemene respons.....	3
2.1 Aantal respondenten.....	3
2.2 Verdeling per zone.....	3
2.3 Autobezit.....	3
3 Parkeren in de straat.....	4
4 Overlast.....	6
4.1 Ervaren overlast.....	6
4.2 Parkeeroverlast per deelzone.....	7
4.3 Hoeveelheid redenen parkeeroverlast.....	8
5 Tevredenheid.....	10
5.1 Tevredenheid algemeen.....	10
5.2 Tevredenheid per deelzone.....	10
5.3 Tevredenheid blauwe zone.....	12
6 Parkeeroplossingen (per deelzone).....	14
7 Opmerkingen.....	15
Bijlagen.....	16
Bijlage I: Betrouwbaarheid enquête.....	17
Bijlage II: Aantallen respons.....	18
Bijlage III: Enquête.....	19

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Den Helder heeft parkeren in het centrum gereguleerd en de parkeerdruk in de randgebieden neemt hierdoor toe. In het randgebied met de Keizersgracht, Weststraat en Kanaalweg is er daarom een enquête uitgezet om de mening van bewoners omtrent parkeren in kaart te brengen. Met deze bewonersenquête wordt inzichtelijk gemaakt of er nog steeds draagvlak is voor de huidige situatie of dat er eventueel regulerende maatregelen getroffen moeten worden. Uit de enquête moet blijken of bewoners overlast ervaren en wat hiervan de reden is. Ook worden er gevraagd welke oplossingen volgens bewoners geschikt is bij bepaalde overlast. Deze enquête dient als voorkennis voor een nog te houden bewonersavond voor dit gebied.

1.2 Onderzoeksmethodiek

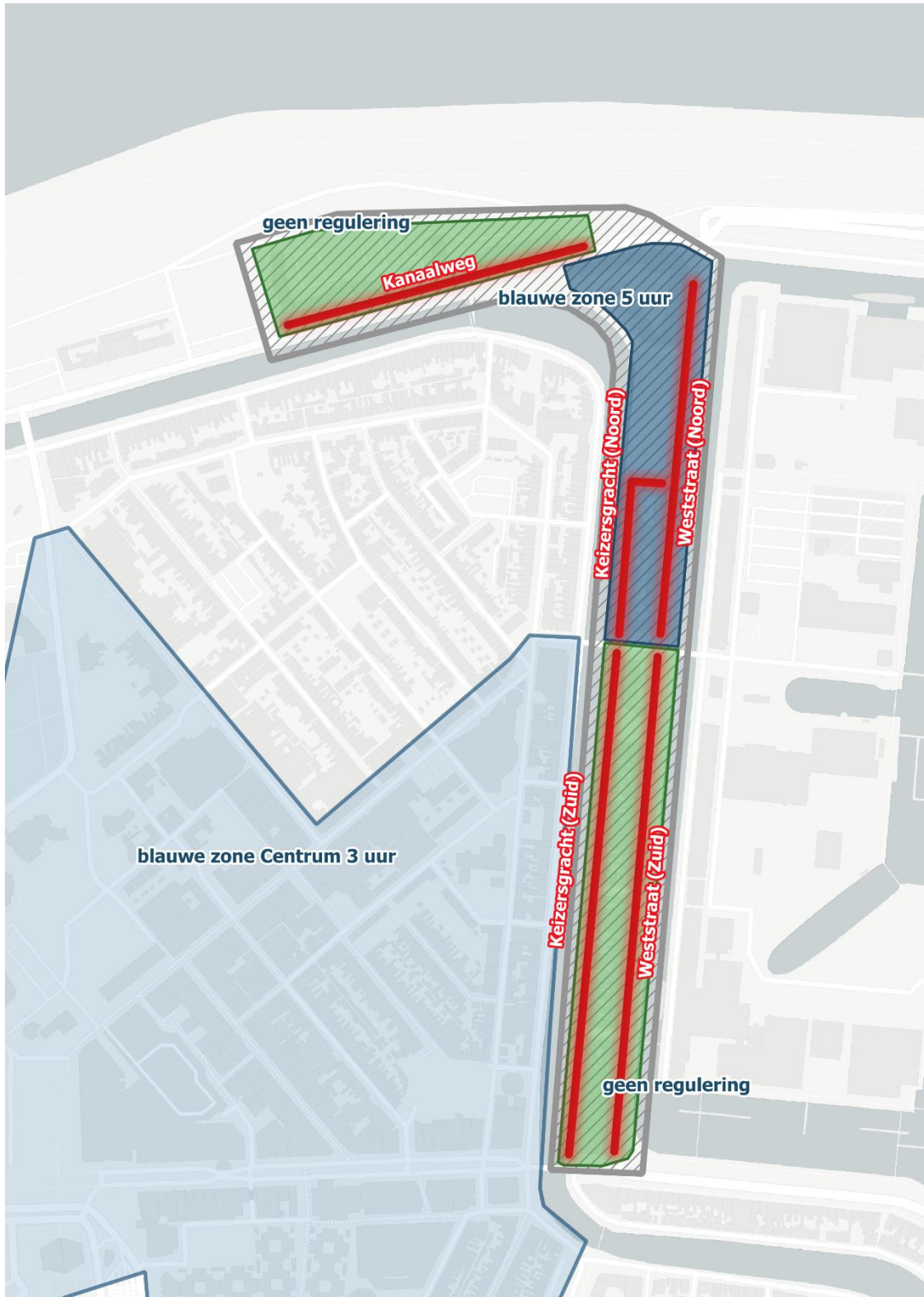
De enquête is gericht aan bewoners van de Keizersgracht, Weststraat en Kanaalweg in Den Helder. De vragen in de enquête waren erop gericht inzicht te krijgen in de locatie waar bewoners parkeren, of zij tevreden zijn met de huidige parkeersituatie en of zij overlast ervaren met betrekking tot parkeren. Daarnaast werden er ook enkele oplossingsmogelijkheden besproken. Tot slot hadden bewoners de mogelijkheid om aan het einde van de enquête aanvullende opmerkingen te plaatsen.

De enquête is per post verstuurd aan de bewoners. In de brief is de link naar de enquête en een persoonlijke identificatiecode opgenomen. Enquêtes met een ongeldige code of een code die meerdere keren is gebruikt, zijn niet meegenomen in de resultaten. De link in de brief verwees bewoners door naar de online versie van de enquête in SurveyMonkey.

1.3 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied bestaat uit (een deel van) de Keizersgracht, Weststraat en Kanaalweg (zie figuur 1.1). Het gebied is opgedeeld in drie zones. Het zuidelijke deel van de Keizersgracht en Weststraat binnen het onderzoeksgebied kent geen parkeerregulering. In het deel van deze straten direct ten noorden hiervan is een blauwe zone met een parkeerduurbepanking van vijf uur van kracht. Het deel van de Kanaalweg dat binnen het onderzoeksgebied valt, kent net als de eerstgenoemde zone geen parkeerregulering.

Figuur 1.1. Gebiedsindeling



2 ALGEMENE RESPONS

2.1 Aantal respondenten

In totaal hebben 251 huishoudens in Den Helder de uitnodiging gekregen om de enquête online in te vullen. Hiervan hebben 60 huishoudens de enquête daadwerkelijk ingevuld. Dit betekent een respons van 23,9 procent en een foutmarge van 11,1 procent (bij een betrouwbaarheid van 95 procent). De foutmarge betekent dat een antwoord op een vraag in de enquête in werkelijkheid met 11,1 procent onder of boven het antwoord kan variëren. Hierdoor zijn de resultaten uit de enquête vooral een indicatie. Een toelichting van de betrouwbaarheid en foutmarge is terug te vinden in Bijlage I.

2.2 Verdeling per zone

Binnen het onderzoek worden drie zones onderscheiden vanwege de specifieke lokale context. Dit onderscheid is gebaseerd op de aanwezigheid van parkeerregulering en de ligging ten opzichte van bezoekdoelen in de buurt. Om die reden is ook gekeken naar de respons per zone. Onderstaande tabel laat dit zien.

Tabel 2.1. Respons per zone (N = 60)

	Adressen	Respons	%
Blaauwe zone	30	15	50,0%
Geen regulering	86	23	26,7%
Geen regulering Kanaalweg	135	22	16,3%

De blauwe zone had relatief de meeste respons: de helft van de huishoudens heeft de enquête ingevuld. Deze zone heeft ten opzichte van de andere zones echter ook het laagste aantal huishoudens. De respons in de andere zones ligt op ruim 16 procent bij de Kanaalweg tot meer dan 26 procent voor het deel van de Keizersgracht en Weststraat waar geen parkeerregulering geldt.

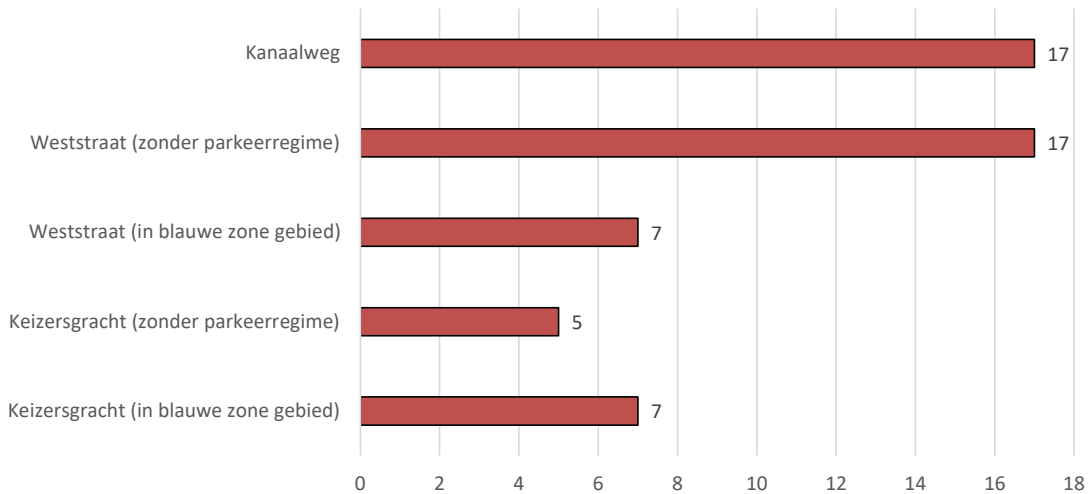
2.3 Autobezit

Van de 60 respondenten hebben zeven respondenten aangegeven geen auto in bezit te hebben. In totaal hebben 37 huishoudens één auto, 13 huishoudens twee auto's en drie huishoudens drie of meer auto's. Zie Bijlage II voor het aantal auto's per huishoudens per straat.

3 PARKEREN IN DE STRAAT

Zoals in paragraaf 2.2 is besproken, is het responspercentage in de blauwe zone het hoogst. De meeste enquêtes zijn echter ingevuld door huishoudens die wonen in ongereguleerd gebied. Figuur 3.1 toont aan hoeveel huishoudens met een auto de enquête hebben ingevuld. De Kanaalweg en de Weststraat (zonder parkeerregime) hadden de meeste respondenten.

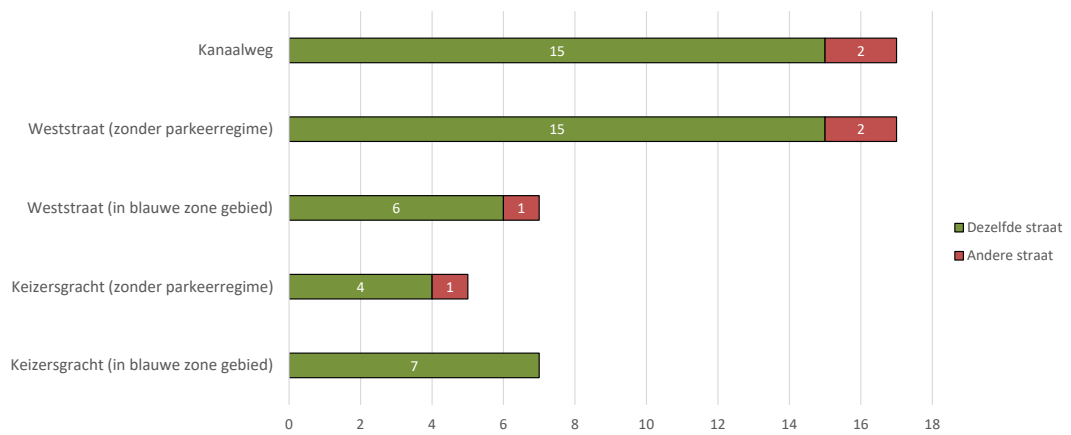
Figuur 3.1. Respons per straat (N = 53)



Van alle huishoudens met een auto parkeert 88,7 procent de auto in de eigen straat, zie figuur 3.2 voor de aantallen per straat. Bijna 8 procent van de respondenten geeft aan de auto op privéterrein te parkeren (garage of achter het woonblok). In de ongereguleerde Weststraat gaf één respondent aan de auto te parkeren aan de Keizersgracht, waar geen ook parkeeregulering is. Eén respondent die woont op de niet gereguleerde Keizersgracht geeft aan de auto te parkeren in de Weststraat.

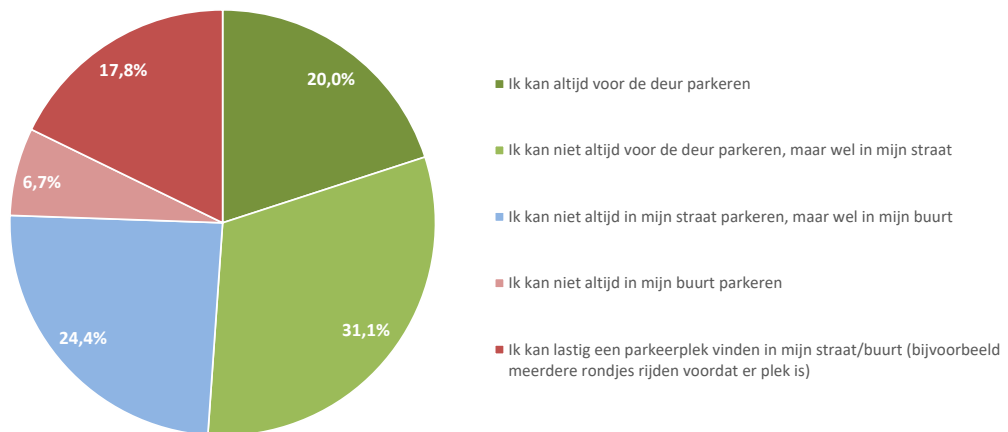
De locatie waar huishoudens parkeren is vrijwel altijd ook de voorkeurslocatie. Slechts één respondent gaf aan liever in de Weststraat te parkeren dan de huidige woonlocatie aan de Keizersgracht in de blauwe zone.

Figuur 3.2. Verdeling van de vraag: waar parkeert u meestal uw auto? (N = 53)



Hoe ‘makkelijk’ respondenten hun auto kunnen parkeren, wordt weergegeven in figuur 3.3. In totaal gaf 20 procent aan de auto altijd voor de deur te kunnen parkeren. Ongeveer 31 procent kan niet direct voor de deur, maar wel in de straat parkeren. Ongeveer de helft van de respondenten kan dus altijd dicht bij het huis parkeren. Daarnaast geeft 24,4 procent aan niet altijd in de eigen straat te kunnen parkeren, maar wel in de buurt. 6,7 procent geeft aan niet altijd in de buurt te kunnen parkeren. Tot slot gaf 17,8 procent aan lastig een parkeerplek te vinden in de straat/buurt.

Figuur 3.3. Verdeling hoe ‘makkelijk’ iemand de auto kan parkeren (N = 45)



4 OVERLAST

4.1 Ervaren overlast

Aan respondenten is gevraagd welke overlast zij 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 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
- Ik ervaar geen overlast
- Anders

De meest genoemde reden van overlast is het parkeren door passagiers die met de boot naar Texel gaan. Twee derde van alle respondenten geeft deze oorzaak op. Daarna volgt parkeeroverlast door bezoekers van Willemsoord (45,8 procent) en bezoekers voor het centrum (35,6 procent). Bijna een vijfde van de respondenten (18,6 procent) gaf aan geen overlast te ervaren. Onderstaande grafiek laat de percentages zien in aflopende volgorde per overlastcategorie.

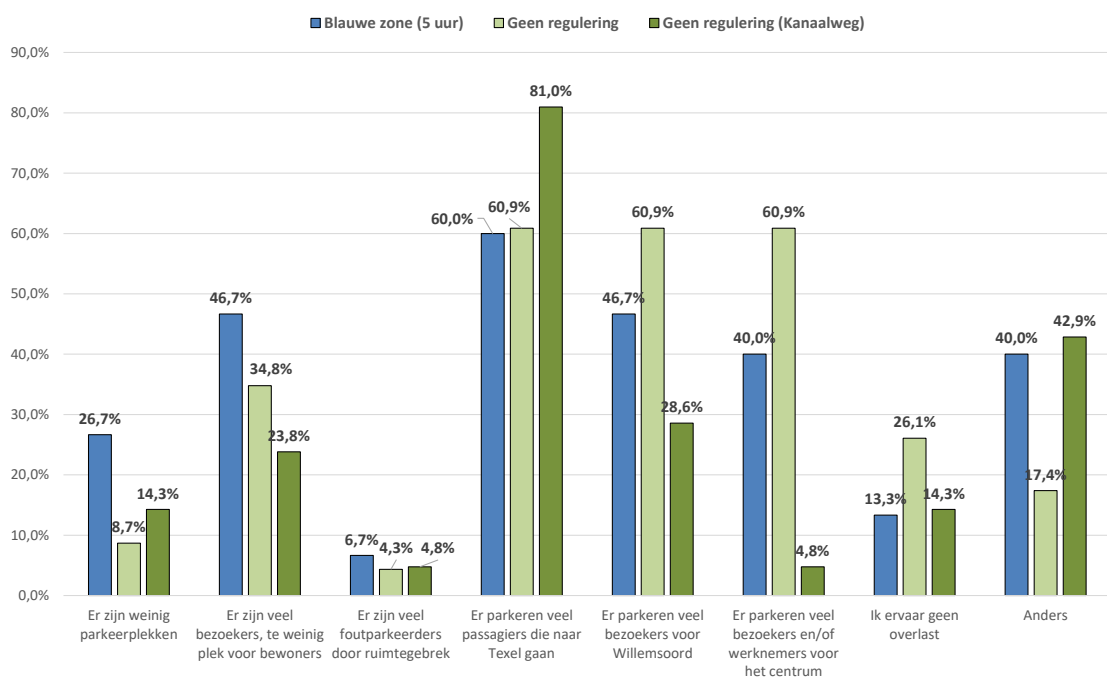
Figuur 4.1. Parkeeroverlast



4.2 Parkeeroverlast per deelzone

De mate waarin verschillende soorten parkeeroverlast worden ervaren kan per buurt verschillen. Als de verschillende soorten ervaren overlast wordt uitgesplitst naar deelzone, dan valt op dat in alle zones 60 procent of meer aangaf overlast te ervaren van Texelgangers. In het zuidelijke deel van het onderzoeksgebied waar geen parkeerregulering is, gaven relatief meer respondenten aan overlast te ervaren van bezoekers voor Willemsoord en het centrum. Daartegenover kent deze zone ook het grootste aandeel respondenten dat aangaf geen overlast te ervaren (26,1 procent). Met name in de blauwe zone zijn naar mening van de respondenten (te) weinig parkeerplekken voor bewoners beschikbaar.

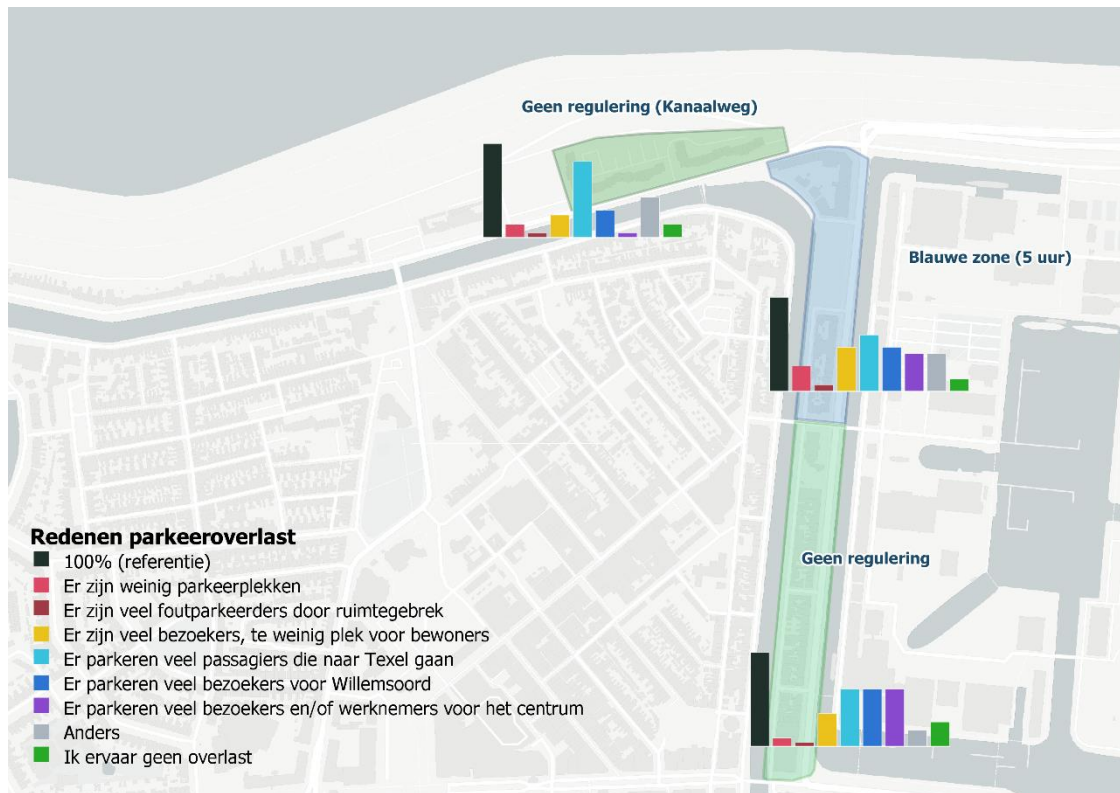
Figuur 4.2. Parkeeroverlast per deelzone



Onder 'anders' hebben respondenten uiteenlopende oorzaken van parkeeroverlast aangegeven. Terugkerende oorzaken die genoemd zijn waren bewoners van het centrum die hun auto aan de Keizersgracht en Weststraat parkeren om de blauwe zone te ontwijken (of het aanvragen van een ontheffing hiervoor). Hetzelfde werd af en toe gezegd over bewoners of werknemers vanuit het noordelijke deel van de Keizersgracht en Weststraat, waar ook een blauwe zone van kracht is. Daarnaast gaven meerdere respondenten aan dat in hun straat een verwaarloosd voertuig staat.

Onderstaande kaart laat de redenen van overlast zien die respondenten (uitgesplitst naar deelzone waar ze wonen) hebben opgegeven.

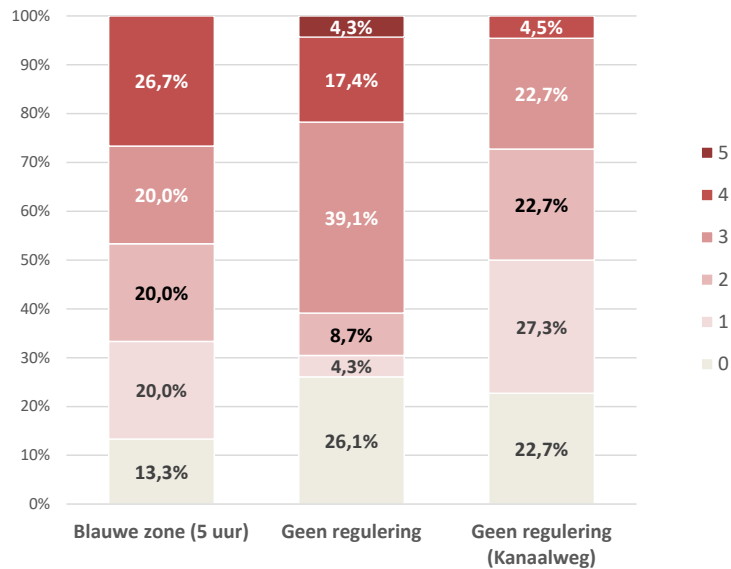
Figuur 4.3. Redenen parkeeroverlast per deelzone



4.3 Hoeveelheid redenen parkeeroverlast

Aangezien respondenten meerdere redenen van overlast hebben kunnen opgeven is het ook relevant hoeveel verschillende oorzaken gemiddeld per respondent zijn aangegeven. Onderstaande grafiek laat per deelzone zien hoeveel overlastgevende oorzaken er per respondent zijn gegeven. In de blauwe zone heeft meer dan een kwart van de respondenten vier oorzaken van (parkeer)overlast in de gegeven lijst aangekruist. De ongereguleerde zone (Keizersgracht en Weststraat-Zuid) kent de grootste contrasten. Relatief veel respondenten (ruim een kwart) hebben aangegeven geen overlast te ervaren. Dit terwijl meer dan 60 procent van de respondenten zelfs drie of meer oorzaken van overlast hebben meegegeven. Dat percentage ligt hoger dan in de andere gebieden. De verhoudingen in aantallen genoemde oorzaken van overlast zijn bij de Kanaalweg opvallend gelijkmatig verdeeld.

Figuur 4.4. Aantal overlastgevende oorzaken



Het totaal aantal overlastervaringen is ook vergeleken voor de drie zones. Over het algemeen gaven huishoudens in ongereguleerd gebied aan de Weststraat en Keizersgracht het vaakst meerdere overlastoorzaken op waardoor deze zone relatief het hoogste aantal meldingen kent.

Tabel 4.5. Aantal overlastmeldingen (alle afzonderlijke oorzaakmeldingen opgeteld) totaal

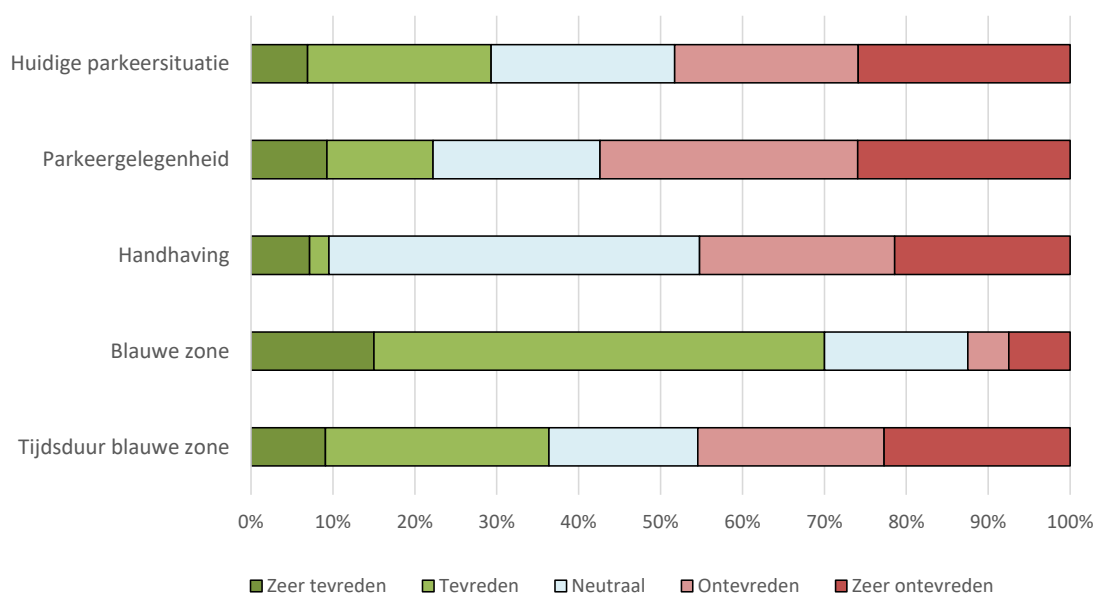
Deelzone	Aantal
Blauwe zone (5 uur)	25,0 %
Geen regulering	38,3 %
Geen regulering (Kanaalweg)	26,7 %
Totaal	100,0 %

5 TEVREDENHEID

5.1 Tevredenheid algemeen

Figuur 5.1 geeft aan hoe tevreden respondenten zijn over verschillende aspecten van het parkeren, zoals de huidige parkeersituatie en de blauwe zone. In het algemeen zijn huishoudens matig tevreden over de huidige parkeersituatie en de parkeergelegenheid. Het aandeel huishoudens dat ontevreden is, is groter dan het aandeel tevreden. Met betrekking tot de handhaving is een groot aandeel neutraal, terwijl ook een deel ontevreden is. In het algemeen zijn huishoudens tevreden over de aanwezigheid van de blauwe zone. Iets minder tevreden zijn bewoners over de tijdsduur van de blauwe zone.

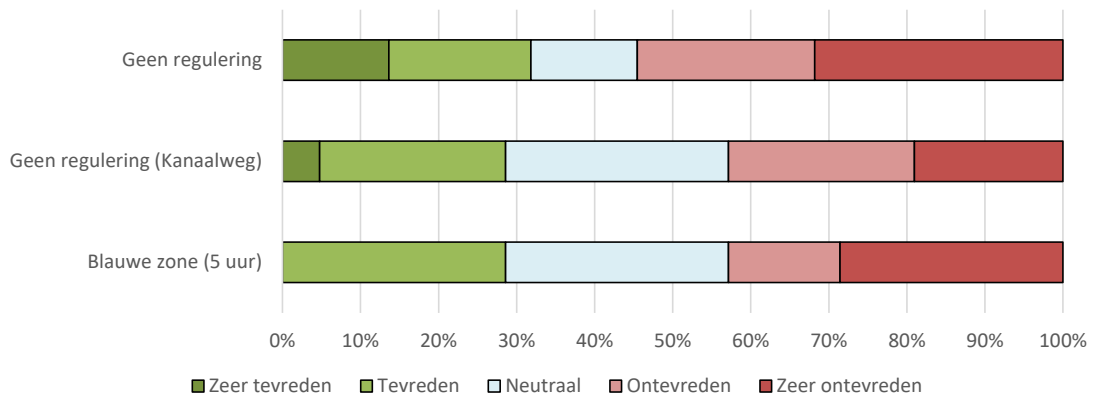
Figuur 5.1. Verdeling van de tevredenheid



5.2 Tevredenheid per deelzone

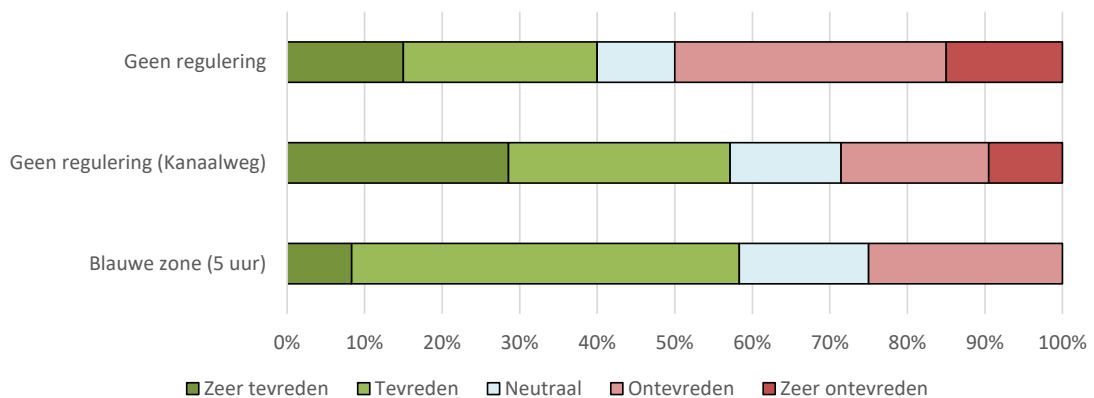
In paragraaf 5.1 werd de algemene tevredenheid besproken. In deze paragraaf komt de tevredenheid per deelzone aan bod. Hierbij wordt er onderscheid gemaakt tussen de zones geen regulering, geen regulering (Kanaalweg) en de blauwe zone. De responsaantallen per zone is laag, waardoor de getoonde resultaten slechts een indicatie vormen.

Voor de huidige parkeersituatie (figuur 5.2) geldt dat in alle drie de zones ongeveer 30 procent (zeer) tevreden is. De ontevredenheid is echter niet gelijk verdeeld. Het aandeel ontevreden is in het zuidelijke deel van de Weststraat en Keizersgracht hoger dan in de andere zones. Dat huishoudens in ongereguleerd gebied minder tevreden zijn, kan te maken hebben met het ervaren van overlast. Zoals omschreven in het vorige hoofdstuk zijn er in het ongereguleerde gebied de meeste overlastmeldingen. Specifiek gaven huishoudens in ongereguleerd gebied die zeer ontevreden aan dat zij voornamelijk overlast ervaren door passagiers die naar Texel gaan parkeren en dat er veel bezoekers zijn en te weinig plek voor bewoners.

Figuur 5.2. Verdeling tevredenheid huidige parkeersituatie per deelzone

Voor de tevredenheid over de parkeergelegenheid in de eigen straat (figuur 5.3) valt op dat het aandeel (zeer) ontevreden in de zone zonder regulering hoger is dan aan de Kanaalweg zonder regulering en in de blauwe zone. Ook hier kan de ontevredenheid in verband staan met het gegeven dat de meeste overlastmeldingen uit het ongereguleerde gebied komen. De ontevredenheid over de parkeergelegenheid in deze zone wordt daarnaast voornamelijk aangegeven in de Weststraat. Elke respondent die aangeeft zeer ontevreden te zijn geeft als een parkeeroverlast de passagiers die naar Texel gaan aan.

Een verandering ten opzichte van de huidige parkeersituatie is dat het aandeel tevredenheid in de zone zonder regulering lager is dan voor de andere zones.

Figuur 5.3. Verdeling tevredenheid parkeergelegenheid per deelzone

Het aandeel 'neutraal' met betrekking tot de handhaving is in alle drie de zones hoog. Bij een vergelijking tussen de zones valt voornamelijk het verschil in het aandeel zeer ontevreden op. In de blauwe zone geven vier respondenten aan zeer ontevreden te zijn. Deze respondenten geven allemaal ook vier overlastoorzaken aan. Dit is veel, aangezien er zes oorzaken worden voorgelegd. De oorzaken die vooral genoemd worden zijn:

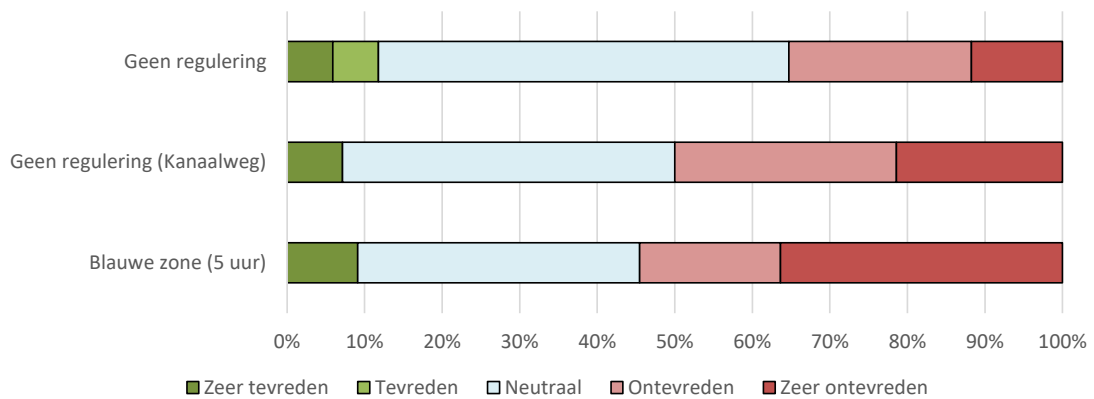
- Er zijn veel bezoekers, te weinig plek voor bewoners
- Er parkeren veel passagiers die naar Texel gaan

- Er parkeren veel bezoekers voor Willemsoord
- Er parkeren veel bezoekers en/of werknemers voor het centrum

Voor de Kanaalweg geldt dat er drie respondenten zeer ontevreden over de handhaving zijn. Hierbij worden twee overlast oorzaken genoemd: veel bezoekers zijn, te weinig plek voor bewoners en veel passagiers die naar Texel gaan.

In totaal geven twee respondenten in ongereguleerd gebied aan zeer ontevreden te zijn over de handhaving. Zij geven allebei aan overlast te ervaren van passagiers die naar Texel gaan en bezoekers aan Willemsoord en het centrum.

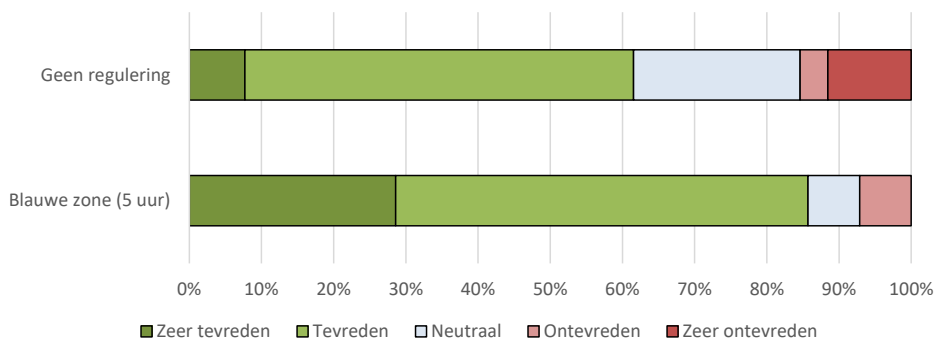
Figuur 5.4. Verdeling tevredenheid handhaving per deelzone



5.3 Tevredenheid blauwe zone

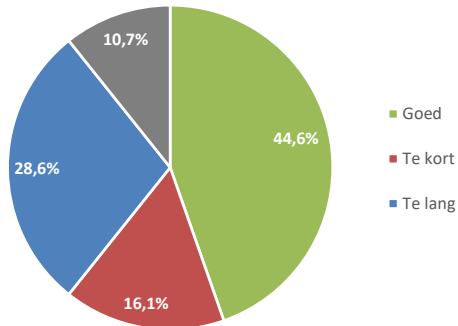
Over het algemeen zijn respondenten tevreden over de blauwe zone (zie figuur 5.1). In de verdeling van de tevredenheid van de blauwe zone per deelzone (figuur 5.5.) is terug te zien dat vooral huishoudens die wonen in een blauwe zone tevreden zijn. Ongeveer 85 procent van huishoudens in de blauwe zone is tevreden over de aanwezigheid van de blauwe zone. Voor huishoudens in niet gereguleerd gebied geldt dat ongeveer 60 procent (zeer) tevreden is.

Figuur 5.5. Verdeling tevredenheid aanwezigheid van de blauwe zone (N = 40)



Figuur 5.6 toont de verdeling wat respondenten vinden van de huidige tijdsduur van maximaal vijf uur in de blauwe zone. Van de respondenten is 44,6 procent tevreden over de huidige tijdsduur, 16,1 procent geeft aan dit te kort te vinden en 28,6 procent te lang.

Figuur 5.6. Verdeling tevredenheid over de tijdsduur blauwe zone



In tabel 5.7 is weergegeven wat respondenten aangeven als alternatief voor de huidige parkeerduur in de blauwe zone van vijf uur. Het merendeel van de respondenten die deze vraag heeft ingevuld geeft aan dat maximaal drie uur gewenst zou zijn.

Tabel 5.7. Alternatieve parkeerduur blauwe zone

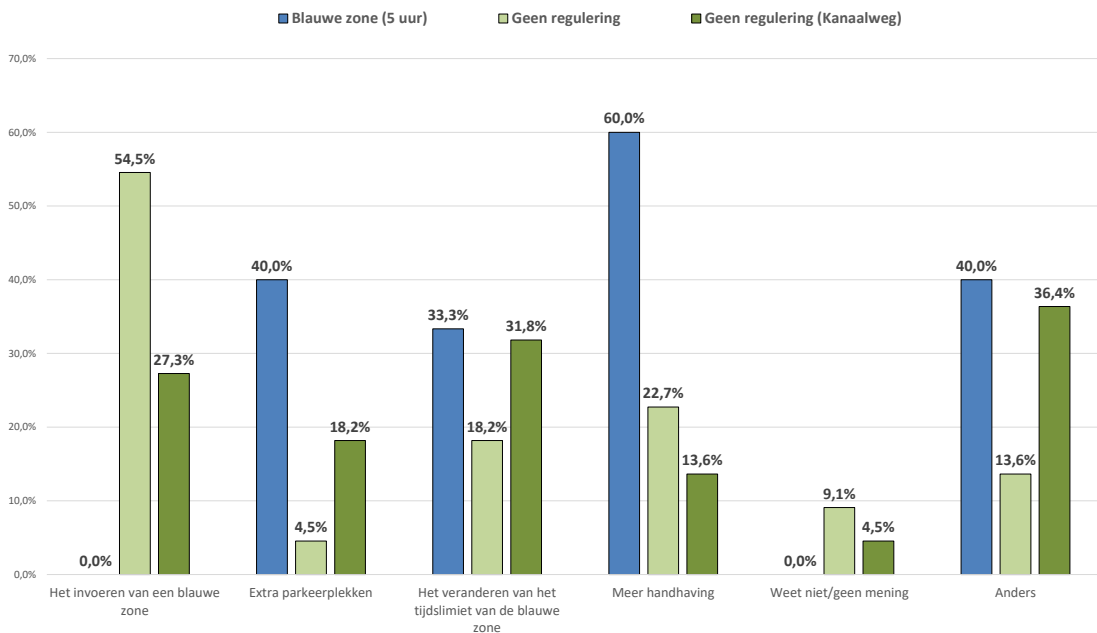
Tijdsduur	Aantal
1 uur	2
2 uur	3
3 uur	13
4 uur	1
8 uur	1
Totaal	20

6 PARKEEROPLOSSINGEN (PER DEELZONE)

In de enquête is aan respondenten gevraagd welke oplossingen zij voor zich zien voor de aangegeven (parkeer)overlast die ervaren wordt. De respondenten zijn voor deze analyse wederom uitgesplitst naar deelzone. In het aandragen van oplossingen maakt het logischerwijs bijvoorbeeld uit of de respondent in een gereguleerd (blauwe zone) gebied woont of niet.

Meer dan de helft van de respondenten (54,5 procent) uit het ongereguleerde deel van de Keizersgracht en Weststraat geeft te kennen wel iets te zien in het invoeren van een blauwe zone als oplossing voor de parkeerproblematiek. Opvallend is dat dit een veel lager percentage betreft onder de respondenten van de Kanaalweg (27,3 procent).

Respondenten uit de blauwe zone (Keizersgracht en Weststraat) geven daartegenover aan dat ze graag meer handhaving zien (60,0 procent). Ook geven uit deze groep (respondenten uit blauwe zone) relatief meer respondenten aan dat het toevoegen van extra parkeerplekken ook een oplossing kan zijn.



Onder 'anders' hebben respondenten verschillende oplossingsrichtingen vermeld. Een aantal respondenten geeft als mogelijke oplossing het gebruik van sommige parkeerplaatsen exclusief voor bewoners te maken. Daarnaast wordt een nieuwe, aparte parkeerplaats voor Texelgangers genoemd als optie, alsmede meer parkeerplaatsen maken op Willemsoord voor de bezoekers daarvan.

7 OPMERKINGEN

Respondenten hebben de mogelijkheid gehad om aan het einde van de enquête eventueel 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 21 respondenten een opmerking geplaatst.

Zorgen over toenemende parkeerdruk

Een gedeelte van de opmerkingen hebben vooral te maken over toenemende parkeerdruk die ervaren wordt, of waarvan de verwachting is dat deze gaat toenemen. Sommige melden het feit dat er parkeercapaciteit is onttrokken bij een recente herinrichting van de openbare ruimte (Nieuwe Kerkplein en Molenstraat). Daarnaast worden er nu nieuwe woningen gebouwd op de kop van de Weststraat waar een deel van de respondenten ook een toenemende parkeerdruk van verwacht. Daarbovenop is de verwachting dat het aantal toeristen ook weer snel gaat toenemen.

Toeristen en bezoekers

Tijdens het afnemen van de enquête waren nog veel beperkende maatregelen van kracht vanwege de uitbraak van het corona-virus. Respondenten hebben daardoor wel goed kunnen zien in hun omgeving hoeveel auto's er in de normale situatie van (toeristische) bezoekers staan. Aangezien binnenkort de toeristen ongetwijfeld terugkomen naar Den Helder en Texel is er door een enkeling ook aangegeven dat er wellicht een beter parkeerverwijssysteem moet komen. Dit kan ervoor zorgen dat toeristen niet meer in woonstraten gaan parkeren. Er wordt ook gemeld dat er afgelopen jaren al een flinke toename te merken was aan parkerende toeristen en Texelgangers.

BIJLAGEN

BIJLAGE I: BETROUWBAARHEID ENQUÊTE

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. De foutmarge wordt weergegeven in een percentage en geeft hiermee aan in hoeverre de resultaten kunnen variëren boven en onder de mening van de algehele populatie.

In dit onderzoek bestaat de gehele populatie uit 251 huishoudens en de respons uit 60 huishoudens. Dit levert een foutmarge op van 11,1 procent (bij een betrouwbaarheidsmarge van 95 procent). Dit betekent dat de antwoorden in de enquête met 11,1 procent boven of onder het antwoord kan variëren. De uitkomsten geven hierdoor vooral een indicatie.

In de resultaten worden ook drie deelzones met elkaar vergeleken. Ook hiervoor is de foutmarge weergegeven in de tabel. De foutmarges voor deze drie deelzones is hoog en ook hiervoor geven de resultaten slechts een indicatie.

Tabel Bijlage I.1: Foutmarge

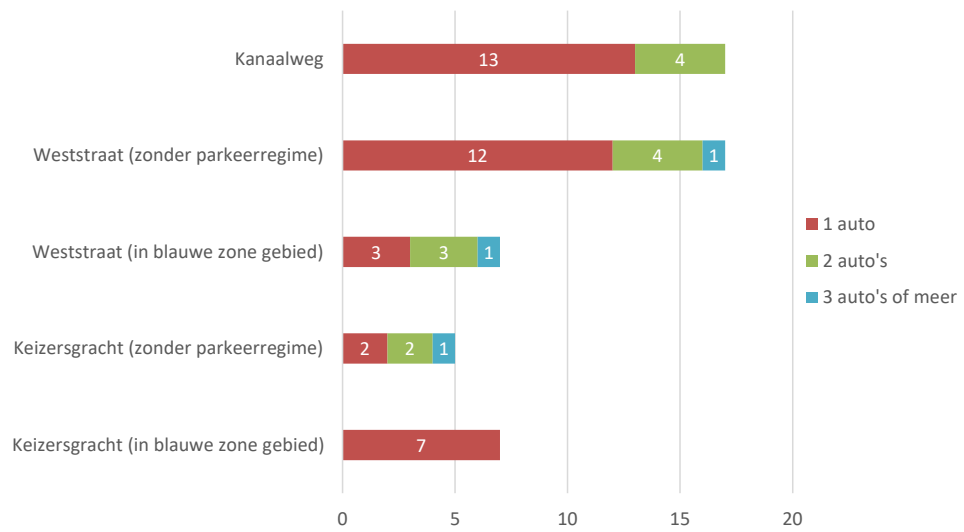
	Populatie	Responsgroep	Foutmarge
Totaal huishoudens	251	60	11,1 %
Blauwe zone	30	15	18,2 %
Geen regulering	86	23	17,6 %
Geen regulering (Kanaalweg)	135	22	19,2 %

De foutmarge is berekend aan de hand van de volgende website:

<https://www.surveysystem.com/sscalc.htm>

BIJLAGE II: AANTALLEN RESPONS

Bijlage II tabel 1. Verdeling autobezit per straat (N = 53)



BIJLAGE III: ENQUÊTE

* 1. Vul hier uw persoonlijke identificatie code in, deze vindt u in de brief van de gemeente Den Helder aangaande deze enquête (*antwoord op deze vraag is vereist*).

2. In welke straat woont u?

- Dijkweg
- Kanaalweg
- Zuidstraat
- Weststraat (in blauwe zone gebied)
- Weststraat (zonder parkeerregime)
- Keizersgracht (in blauwe zone gebied)
- Keizersgracht (zonder parkeerregime)

3. Uit hoeveel personen bestaat uw huishouden?

4. Heeft u of iemand in uw huishouden een auto/auto's (dit is inclusief eventuele leaseauto's/bedrijfsbussen)?

- Ja, 1 auto (per huishouden)
- Ja, 2 auto's (per huishouden)
- Ja, 3 auto's of meer (per huishouden)
- Er wordt gebruikt gemaakt van een deelauto
- Nee, niemand in het huishouden bezit een auto

5. Waar parkeert u meestal uw auto?

- Dijkweg
- Kanaalweg
- Zuidstraat
- Weststraat (in blauwe zone gebied)
- Weststraat (zonder parkeerregime)
- Keizersgracht (in blauwe zone gebied)
- Keizersgracht (zonder parkeerregime)
- Anders, namelijk:

6. Is dit de plek waar u uw auto het liefst parkeert?

- Ja
- Nee, liever in de volgende straat:

7. Waar parkeert u uw auto als u daar (zie antwoord op vraag 5) geen parkeerplaats vindt?

- Dijkweg
- Kanaalweg
- Zuidstraat
- Weststraat (in blauwe zone gebied)
- Weststraat (zonder parkeerregime)
- Keizersgracht (in blauwe zone gebied)
- Keizersgracht (zonder parkeerregime)
- Niet van toepassing
- Anders, namelijk:

8. Hoe makkelijk kunt u uw auto parkeren?

- Ik kan altijd voor de deur parkeren
- Ik kan niet altijd voor de deur parkeren, maar wel in mijn straat
- Ik kan niet altijd in mijn straat parkeren, maar wel in mijn buurt
- Anders, namelijk:

Ik kan niet altijd in mijn buurt parkeren

Ik kan lastig een parkeerplek vinden in mijn straat/buurt (bijvoorbeeld meerdere rondjes rijden voordat er plek is)

9. Bent u bekend met het parkeerbeleid in uw straat?

- Ja, blauwe zone (5 uur)
- Ja, vrij parkeren
- Nee, ik weet niet wat het beleid is in mijn straat

10. In de huidige situatie is het toegestaan om maximaal 5 uur te parkeren met de parkeerschijf. Deze tijdsduur is voor mij (of mijn bezoek):

- Goed
- Te lang
- Te kort
- Weet niet/geen mening

Optionele vraag: Wat is volgens u een passende parkeerduur voor de blauwe zone:

11. Kunt u aangeven in hoeverre u tevreden bent over de volgende opvattingen?

	Zeer tevreden	Tevreden	Neutraal	Ontevreden	Zeer ontevreden	Niet van toepassing/geen mening
De huidige parkeersituatie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
De aanwezigheid van de blauwe zone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tijdsduur van blauwe zone	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mate van handhaving	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkeergelegenheid in uw straat	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

12. Welke overlast ervaart u (of uw bezoek) bij het parkeren van uw auto? (meerdere opties mogelijk)

- 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
- Anders, namelijk:
- Er parkeren veel bezoekers voor Willemsoord
- Er parkeren veel bezoekers en/of werknemers voor het centrum
- Ik ervaar geen overlast

13. U heeft aangegeven dat u (of uw bezoek) overlast ervaart bij het parkeren van de auto. Wat zou een mogelijke oplossingsrichting zijn om deze overlast te verminderen? *(meerdere opties mogelijk)*

Het invoeren van een blauwe zone

Meer handhaving

Extra parkeerplekken

Weet niet/geen mening

Het veranderen van het tijdslimiet van de blauwe zone

Anders, namelijk:

Hartelijk dank voor het invullen van deze enquête!

