



**ENQUÊTEONDERZOEK
PARKEERBELEVING DEN HELDER
BINNENHAVEN-ZUIDSTRAAT**



ENQUÊTEONDERZOEK PARKEERBELEVING DEN HELDER BINNENHAVEN-ZUIDSTRAAT

Rapportage
Haarlem, 25 mei 2023

In opdracht van:

Gemeente Den Helder



Colofon

Opdrachtgever:	Gemeente Den Helder
Rapport:	enquêteonderzoek parkeerbeleving Den Helder Binnenhaven-
Projectnummer:	Zuidstraat
Versie:	557.23.1
Datum:	1
Auteur(s):	25 mei 2023 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 het gebied rondom de Binnenhaven en Zuidstraat. Om de parkeerbeleving van bewoners in dit gebied in kaart te brengen, is van 01 april 2023 t/m 30 april 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. Circa 70 procent van de respondenten gaf aan te parkeren in de eigen straat. De overige respondenten gaven aan in een andere straat of in de eigen garage te parkeren. De huidige parkeerlocatie is vrijwel altijd ook de voorkeurslocatie. Slechts drie respondenten gaven aan een andere voorkeurslocatie voor parkeren te hebben.

Het merendeel van de respondenten gaf aan 'makkelijk' een parkeerplek te vinden. Circa 16 procent gaf aan altijd voor de deur te kunnen parkeren en 46,5 procent gaf aan niet altijd voor de deur te kunnen parkeren, maar wel in de eigen straat. Gevolgd door 20,2 procent die aangaf niet altijd in de eigen straat te kunnen parkeren, maar wel in de eigen buurt. De overige respondenten konden niet altijd in de eigen buurt een parkeerplek vinden of konden lastig een parkeerplek vinden en moesten bijvoorbeeld meerdere rondjes rijden.

Overlast

Aan alle respondenten is gevraagd of zij parkeeroverlast ervaren. Ongeveer driekwart van de respondenten ervaart parkeeroverlast. De reden van overlast die het meest genoemd is, is dat er veel passagiers parkeren die met de boot naar Texel gaan. Bijna de helft van de respondenten gaf deze oorzaak op. Daarna volgt de oorzaak 'er zijn weinig parkeerplekken'. Deze oorzaak werd aangegeven door 28,9 procent van de respondenten. Circa 26 procent van de respondenten gaf aan geen overlast te ervaren.

Oplossingen

Bijna de helft van de respondenten gaf aan het invoeren van een blauwe zone als oplossing voor de parkeeroverlast te zien. Circa 36 procent vindt dat het realiseren van extra parkeerplekken een goede oplossing is en een kwart van de respondenten gaf meer handhaving aan als oplossing. Daarnaast gaf 32,1 procent een andere oplossing voor de parkeeroverlast aan.

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	4
3.3 Hoeveelheid redenen parkeeroverlast	5
3.4 Tevredenheid blauwe zone	6
3.5 Parkeeroplossingen	7
4 Opmerkingen	9
Bijlagen	10
Bijlage I: Betrouwbaarheid en methodiek enquête	11

1 INLEIDING

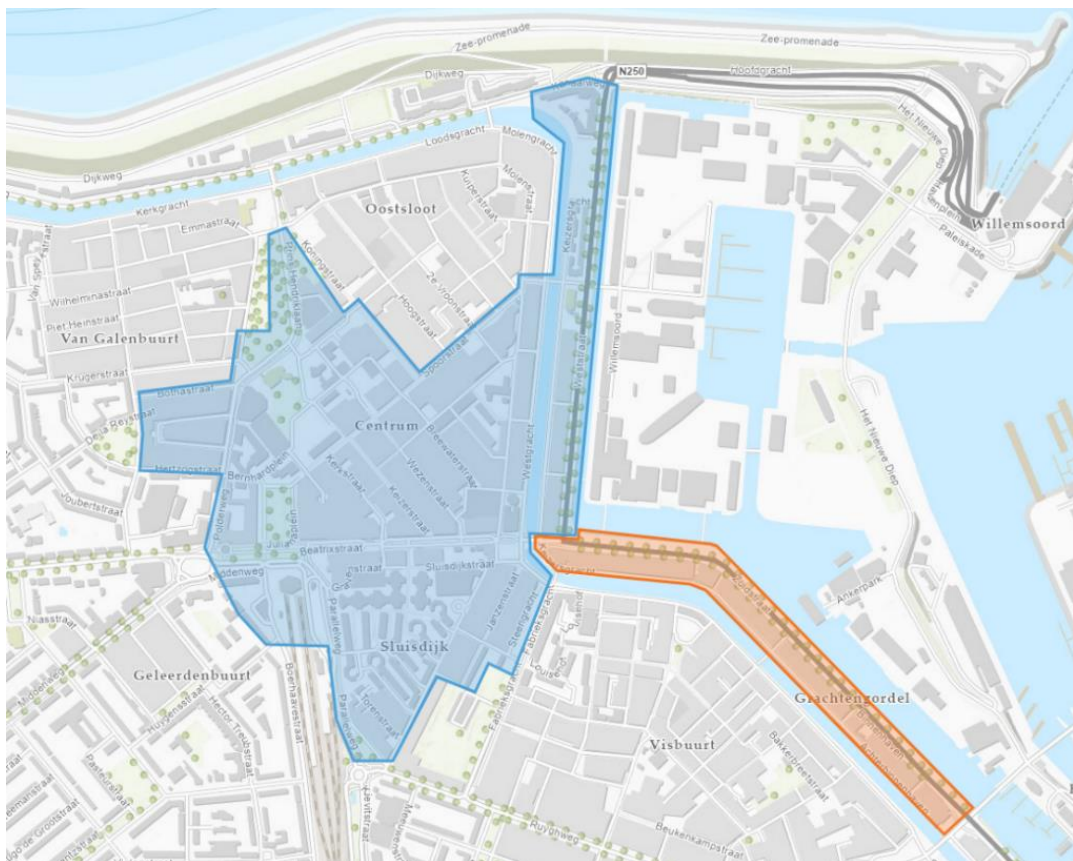
1.1 Aanleiding en doel

De gemeente Den Helder heeft parkeren in het centrum gereguleerd en de parkeerdruk in de randgebieden neemt hierdoor toe, waaronder het gebied rondom de Binnenhaven en Zuidstraat. 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 en bestaat uit de volgende straten; Achterbinnenhaven, Binnenhaven, Keizersgracht, Nieuwe Brugstraat en Zuidstraat in Den Helder. Het blauwe gebied in deze kaart is het huidige gebied met een blauwe zone.

Figuur 1.1: Onderzoeksgebied



1.3 Onderzoeksmethodiek

Van 01 april 2023 t/m 30 april 2023 konden bewoners de enquête invullen. De enquête is per post verstuurd aan alle 298 huishoudens in het onderzoeksgebied. Daarnaast is op 12 april een enquêteur langs de deuren gegaan om de enquête af te nemen. In Bijlage I staat de uitgebreide methodiek beschreven.

2 RESPONS

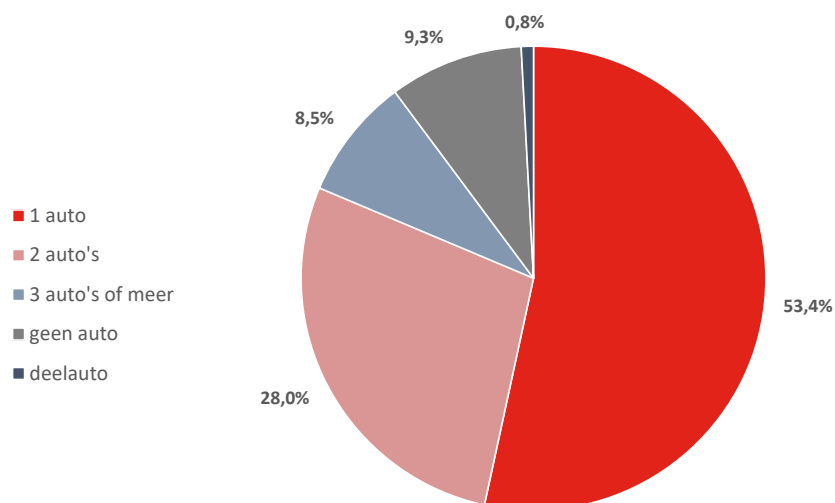
2.1 Aantal respondenten

In totaal is de enquête ingevuld door 118 van de 298 huishoudens. Dit levert een foutmarge op van 7,0 procent (bij een betrouwbaarheid van 95 procent). De foutmarge betekent dat het antwoord op een vraag in de enquête in werkelijkheid met 7,0 procent onder of boven het antwoord kan variëren. Een verdere toelichting van de betrouwbaarheid en foutmarge per straat is terug te vinden in Bijlage I.

2.2 Autobezit

Het autobezit wordt weergegeven in figuur 2.1. Meer dan de helft van de respondenten heeft aangegeven 1 auto te bezitten. Iets meer dan een kwart van de respondenten gaf aan 2 auto's in bezit te hebben. Van de 118 respondenten hebben 11 respondenten aangegeven geen auto te gebruiken en 1 respondent gaf aan alleen gebruik te maken van een deelauto.

Figuur 2.1 Verdeling autobezit (N=118)

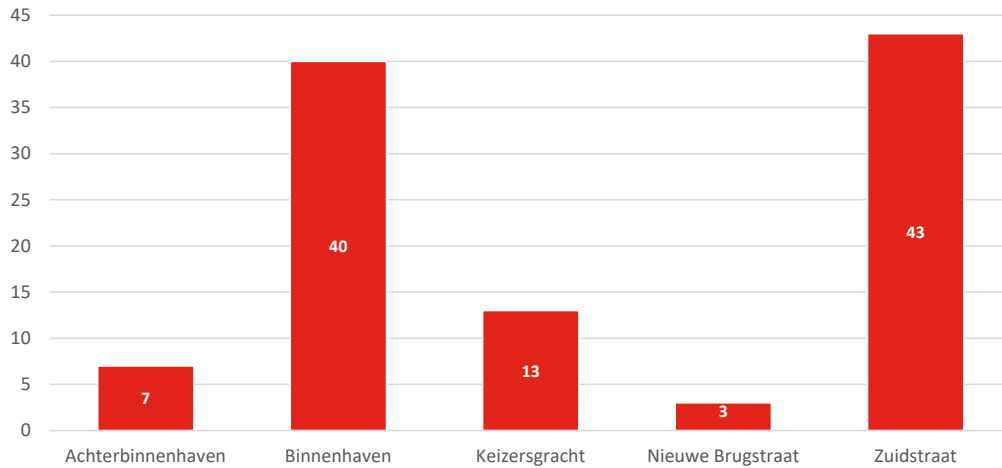


3 RESULTATEN

3.1 Parkeren in de straat

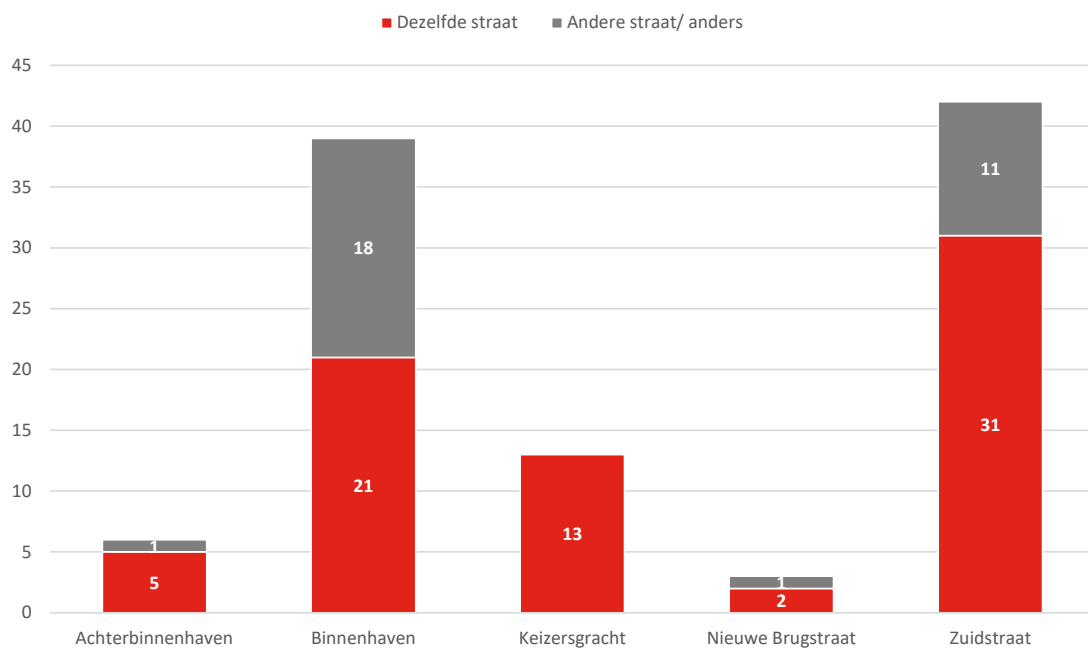
In de enquête is gevraagd waar respondenten hun auto parkeren en hoe makkelijk zij hun auto kunnen parkeren. Deze vragen zijn alleen gesteld aan respondenten die aangaven over een auto te beschikken (N=106). Figuur 3.2 toont per straat aan hoeveel huishoudens met een auto de enquête hebben ingevuld.

Figuur 3.2: Respons autobezit per straat (N=103)



Van de 103 respondenten gaf 69,9 procent aan de auto in de eigen straat te parkeren. Van de overige respondenten parkeren vier respondenten de auto in de eigen garage. De overige 26 respondenten parkeren in een andere straat dan de eigen straat, maar wel binnen het onderzoeksgebied.

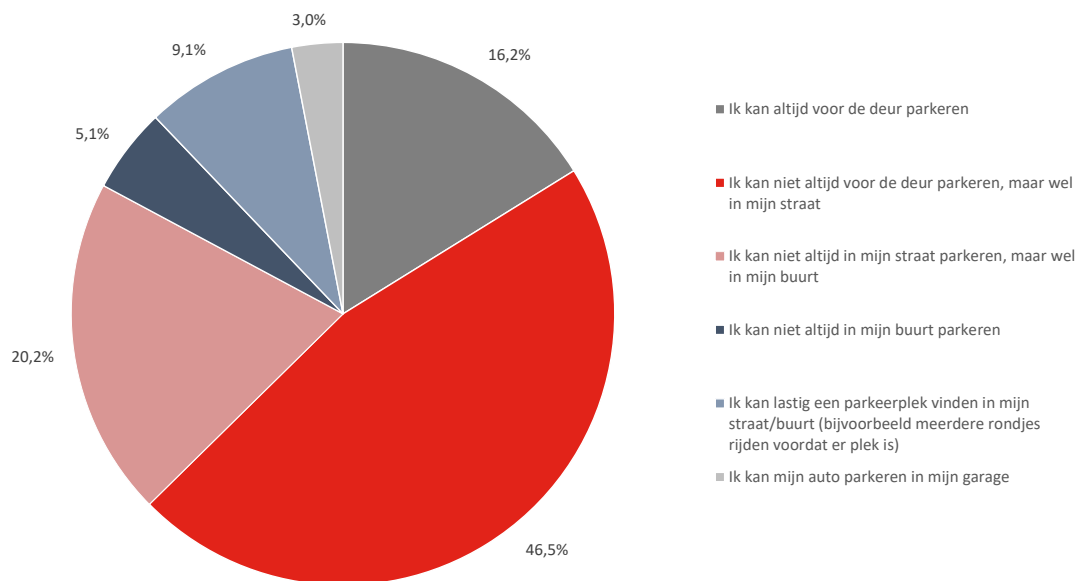
Figuur 3.3 Aantal parkeerlocaties auto (N=103)



De locatie waar huishoudens parkeren is vrijwel altijd ook de voorkeurslocatie. Slechts drie respondenten gaven aan liever in de eigen straat te parkeren. Hiervan waren twee respondenten woonachtig in de Zuidstraat. Zij gaven als huidige parkeerlocatie de Keizersgracht aan. De andere respondent is woonachtig in de Binnenhaven en parkeert nu in de Achterbinnenhaven.

Het gemak waarmee respondenten hun auto kunnen parkeren, wordt weergegeven in figuur 3.3. Circa 16 procent gaf aan altijd voor de deur te kunnen parkeren. De grootste groep van de respondenten gaf aan niet altijd voor de deur te kunnen parkeren, maar wel in de eigen straat (46,5 procent). Gevolgd door 20,2 procent die aangaf niet altijd in de eigen straat te kunnen parkeren, maar wel in de eigen buurt. Circa 5 procent van de respondenten gaf aan niet altijd in de eigen buurt een parkeerplek te kunnen vinden. Bijna 10 procent gaf aan lastig een parkeerplek te kunnen vinden en bijvoorbeeld meerdere rondjes te moeten rijden. Tot slot gaf 3 procent van de respondenten aan in een eigen garage te parkeren.

Figuur 3.3: Verdeling hoe 'makkelijk' respondent de auto kan parkeren (N = 99)



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.

De reden van overlast die het meest genoemd is, is dat er veel passagiers parkeren die met de boot naar Texel gaan. Bijna de helft van de respondenten gaf deze oorzaak op. ‘Weinig parkeerplekken’ wordt door 28,4 procent van de respondenten genoemd. Circa 26 procent van de respondenten gaf aan geen overlast te ervaren. Figuur 3.4 laat de percentages per overlastcategorie zien in aflopende volgorde.

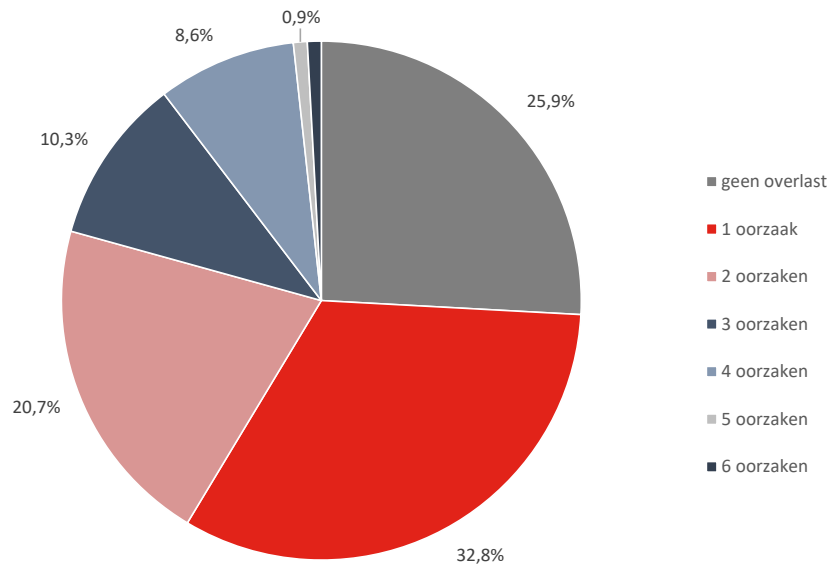
Figuur 3.4 Oorzaken parkeeroverlast (N=116)



Onder ‘anders’ hebben 10 respondenten uiteenlopende oorzaken van parkeeroverlast aangegeven. Een aantal respondenten gaf aan overlast te ervaren van parkeerders van de studentenflat. Andere ervaren overlast van huishoudens met meerdere voertuigen. Eén respondent gaf aan tijdelijke parkeeroverlast te ervaren door bouwwerkzaamheden van de nieuwbouw.

3.3 Hoeveelheid redenen parkeeroverlast

Van de 118 personen ondervindt driekwart wel eens overlast. Ongeveer een derde noemde één reden’ en 40 procent meerdere. In figuur 3.5 is weergegeven hoeveel overlastgevende oorzaken per respondent zijn gegeven.

Figuur 3.5 Aantal overlastgevende oorzaken (N=116)

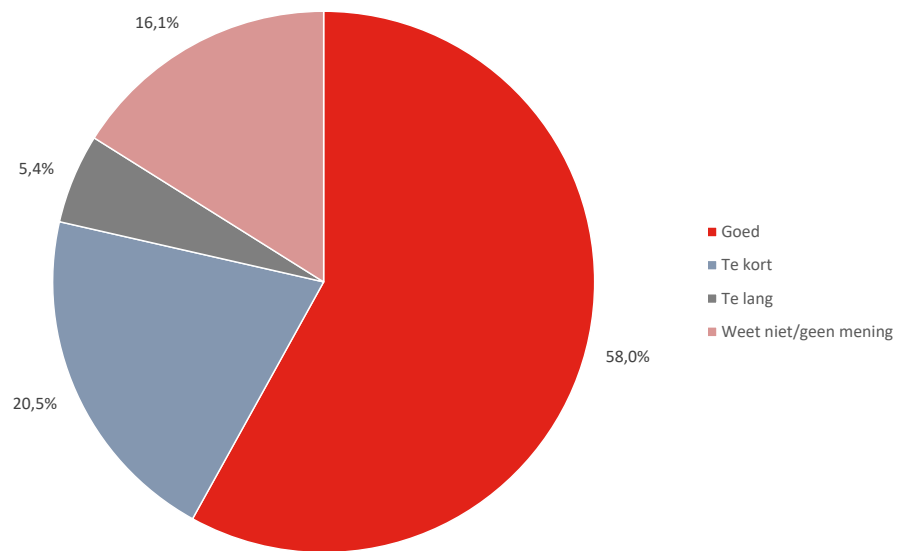
Ruim een kwart van de respondenten (25,9 procent) gaf aan geen parkeeroverlast te ervaren. Circa een derde van de respondenten gaf één oorzaak op en 20,7 procent van de respondenten gaven aan 2 oorzaken van parkeeroverlast te ervaren. Ongeveer evenveel respondenten gaven 3 en 4 oorzaken van parkeeroverlast aan, respectievelijk 10,2 en 8,5 procent.

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.

Over het algemeen zijn respondenten tevreden over de blauwe zone. Meer dan de helft van de respondenten (58 procent) vindt een maximale tijdsduur van 3 uur goed en 16,1 procent heeft hier geen mening over. Circa 20 procent vindt de huidige tijdsduur te kort en 5,4 procent gaf aan de huidige tijdsduur te lang te vinden.

Figuur 3.6 Verdeling tevredenheid tijdsduur blauwe zone (N=112)



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

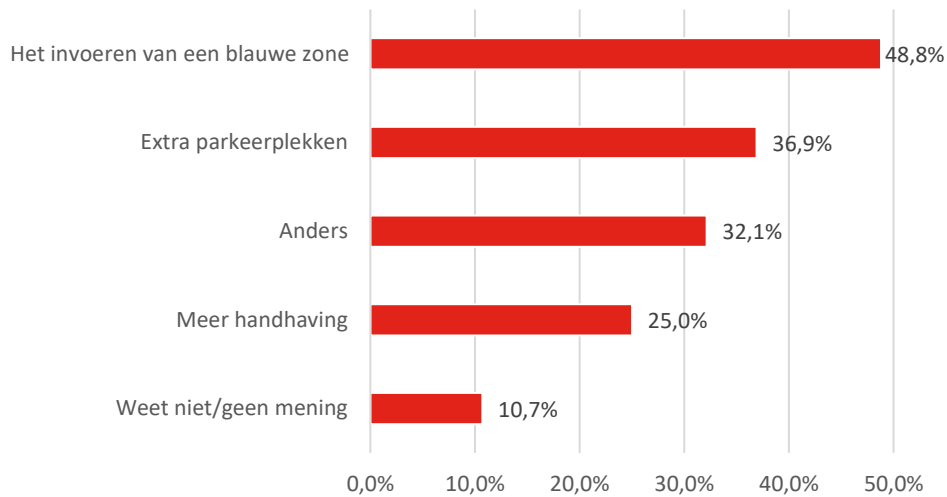
Tabel 3.7 Alternatieve parkeerduur blauwe zone

Tijdsduur	Aantal
2 uur	4
4 uur	2
5 uur	3
8 uur	3
14 uur	1
Totaal	13

3.5 Parkeeroplossingen

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

Bijna de helft van de respondenten gaf aan het invoeren van een blauwe zone als oplossing voor de parkeeroverlast te zien. Circa 36 procent vindt dat het realiseren van extra parkeerplekken een goede oplossing is en een kwart van de respondenten gaf meer handhaving aan als oplossing. Daarnaast gaf 32,1 procent een andere oplossing voor de parkeeroverlast aan.

Figuur 3.8 Oplossingen (N=84)

Onder 'anders' hebben 24 respondenten andere oplossingen aangegeven. Hiervan geeft bijna de helft als oplossing om parkeerplekken exclusief voor bewoners te maken. Een aantal respondenten geeft de voorkeur aan een vergunning, anderen zien liever gereserveerde plekken op kenteken of huisnummer.

Daarnaast geeft een derde van de respondenten als oplossing het realiseren van (gratis) parkeerplekken elders. Dit is voornamelijk gericht op Texelgangers en bezoekers van Willemsoord. Locaties die genoemd worden zijn; dichterbij de Teso, Willemoord en Oude Rijkswerf terrein. Een aantal keer wordt het weren van toeristen in het onderzoeksgebied 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 34 respondenten een opmerking geplaatst.

Blauwe zone

Een deel van de opmerkingen ging over het wel of juist niet instellen van een blauwe zone. Voorstanders van een blauwe zone zien dit als een goede oplossing tegen de parkeeroverlast van Texelgangers. Tegenstanders van een blauwe zone ondervinden in de huidige situatie geen problemen met parkeren of zien dit niet als oplossing tegen de parkeeroverlast van Texelgangers.

Toeristen en bezoekers

Een aantal respondenten benadrukt de seizoensgebonden parkeeroverlast van toeristen die naar Texel gaan. Door een enkeling wordt aangegeven dat er een beter parkeerverwijssysteem of een andere route richting de boot kan komen. Dit kan ervoor zorgen dat toeristen niet meer in woonstraten gaan parkeren. Daarnaast wordt door meerdere respondenten aangegeven dat een apart parkeerterrein buiten de stad een oplossing kan zijn.

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 298 huishoudens. Een respons van 118 levert een foutmarge op van 7,0 procent (bij een betrouwbaarheidsmarge van 95 procent). Dit betekent dat de antwoorden in de enquête met 7,0 procent boven of onder het antwoord kan variëren. De uitkomsten geven hierdoor een goede indicatie van de mening van de bewoners.

Wanneer de resultaten van de verschillende straten afzonderlijk worden vergeleken, geldt een andere foutmarge. Alle foutmarges zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel Bijlage I.1: Foutmarge

	Populatie	Responsgroep	Foutmarge
Totaal huishoudens	298	128	7,0 %
Achterbinnenhaven	16	8	25,3 %
Binnenhaven	140	47	11,7 %
Keizersgracht	32	17	16,5 %
Nieuwe Brugstraat	6	5	19,6 %
Zuidstraat	104	51	9,8 %

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

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

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 12 april 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 335 adressen binnen het onderzoeksgebied gestuurd. Van deze adressen bleken 37 adressen een garagebox te zijn. Voor het berekenen van de foutmarge zijn deze adressen niet meegenomen en wordt uitgegaan van 298 huishoudens. Tijdens het afnemen van de enquête langs de deur hebben 10 huishoudens aangegeven de enquête niet in te willen vullen. Deze adressen tellen als non respons.

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

