

Parkeren in Enkhuizen

Hoe zouden burgers als wethouder besluiten over parkeren in de binnenstad van Enkhuizen?



Ira Helsloot
Michiel In 't Veld
Judith Vlagsma
Joost Fledderus

Crisislab is de onderzoeksgroep die het onderzoek van de persoonlijke leerstoel Besturen van Veiligheid van de Radboud Universiteit Nijmegen ondersteunt. De doelstelling van Crisislab is de ontwikkeling en verspreiding van kennis op het domein van crisisbeheersing en veiligheidszorg. Voor Crisislab is een kernactiviteit het verrichten van empirisch gefundeerd onderzoek op het veiligheidsdomein, omdat momenteel feiten vaak ontbreken bij beleidsvorming en discussies op het terrein van het besturen van veiligheid.

Juli, 2015

Auteurs

prof. dr. Ira Helsloot
Michiel In 't Veld MSc
Judith Vlagsma MSc
Joost Fledderus MSc

Crisislab
Dashorsterweg 1
3927 CN Renswoude
www.crisislab.nl

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting	4
1. Inleiding	6
2. Respons van het onderzoek	9
2.1 Straatinterviews	9
2.2 Internetvragenlijst	10
2.3 Focusgroepen	11
3. Beoordeling van de huidige situatie	13
3.1 Gebruiksvriendelijkheid	13
3.2 Onderdelen van het parkeersysteem	14
3.3 Parkeeroverlast	17
3.4 De huidige situatie volgens de focusgroepen	18
3.5 Meest opvallend	22
4. Doelstelling van parkeerbeleid	24
4.1 Als wethouder...	24
4.2 Doelstellingen uit de internetvragenlijst	24
4.3 Doelstellingen uit de straatinterviews	25
4.4 Doelstelling definiëring in de focusgroepen	27
4.5 Meest opvallend	29
5. Beleidsplannen, gevolgen en maatregelen	30
5.1 Beleidsplannen uit de internetvragenlijst	30
5.2 Gevolgen van beleidsplannen	33
5.3 Maatregelen uit de internetvragenlijst	35
5.4 Maatregelen uit de straatinterviews	36
5.5 Andere beleidsrichtingen uit focusgroepen en internetvragenlijst	39
5.6 Meest opvallend	44
6. Het geheel overziend	46
Bijlagen	49
Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording	49
Bijlage 2 Vragenlijst straatinterviews	53
Bijlage 3 Internetnetvragenlijst	64

Managementsamenvatting

In opdracht van de gemeente Enkhuizen heeft Crisislab onderzoek gedaan naar hoe de Enkhuizer gemeenschap aankijkt tegen het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar drie categorieën betrokkenen, namelijk inwoners, bezoekers en ondernemers van de binnenstad van Enkhuizen. Er zijn 202 straatinterviews afgenomen, 481 internetvragenlijsten ingevuld via de website www.parkereninenkhuizen.nl, en twee focusgroepen gehouden (één met inwoners en bezoekers van de binnenstad en één met ondernemers in de binnenstad). In deze samenvatting rapporteren we de belangrijkste resultaten van de straatinterviews en de internetvragenlijst in termen van kleine meerderheid (van 50% tot 60%), ruime meerderheid (van 60% tot 70%) en grote meerderheid (meer dan 70%) van de respondenten. We geven per thema ook een nadere analyse gebaseerd op antwoorden op de open vragen uit zowel de straatinterviews als de internetvragenlijst en de focusgroepen.

Er wordt weinig parkeerproblematiek ervaren

Uit de resultaten van de straatinterviews blijkt dat inwoners, ondernemers en bezoekers van de Enkhuizer binnenstad in ruime meerderheid weinig tot geen parkeeroverlast ervaren. Wanneer wel parkeeroverlast wordt ervaren gaat het om het niet direct kunnen vinden van een parkeerplaats, met name in het zomerseizoen en tijdens evenementen. Hoewel er geringe parkeerproblematiek ondervonden wordt, beoordeelt een kleine meerderheid, met name de inwoners van de binnenstad, de gebruiksvriendelijkheid van het parkeersysteem op onderdelen als slecht. Een kleine meerderheid beoordeelt in het bijzonder de kraskaarten als (zeer) slecht en vindt het 'niet gastvrij' om bewoners te laten betalen voor bezoekers. Daarnaast wordt de ontevredenheid veroorzaakt door de als onduidelijk ervaren parkeerbebording in de binnenstad. Ook het optreden van de parkeerhandhavers wordt tijdens drukke dagen in het zomerseizoen als te streng ervaren. Zij zouden soepeler kunnen optreden om bezoekers tijdens drukke dagen tegemoet te komen. De blauwe zones worden daarentegen door een grote meerderheid als goed onderdeel van het parkeerbeleid ervaren.

Primaire doelstelling zou moeten zijn dat bewoners kunnen parkeren

Aan de respondenten is gevraagd zich te verplaatsen in de positie van wethouder en vanuit die positie de gewenste doelstelling van parkeerbeleid te benoemen. Hierdoor is voorkomen dat respondenten slechts vanuit hun eigen belang redeneren en werd men uitgedaagd om het belang van Enkhuizen voorop te stellen. In zowel de internetvragenlijst als de straatinterviews wordt in grote meerderheid door alle drie de ondervraagde categorieën (bewoners, bezoekers en ondernemers) aangegeven dat de belangrijkste doelstelling van parkeerbeleid zou moeten zijn dat bewoners van de binnenstad ook altijd moet kunnen parkeren in de binnenstad. Hier zou 'parkeren' betekenen dat het redelijk is om van bewoners te verwachten dat zij bereid zijn om ongeveer 200 meter te lopen van parkeerplek naar woning. Dat wordt als onvermijdelijk gezien mede door het unieke karakter van de binnenstad met haar smalle straten. Ook geven ondernemers, bezoekers en bewoners aan dat parkeerregulering zich vooral moet richten op de 'binnenste binnenstad' aangezien hier in het zomerseizoen parkeerdruk ontstaat.

Zoveel mensen, zoveel wensen!

In tegenstelling tot de eensgezindheid bij beoordeling van de doelstellingen van parkeerbeleid zijn de resultaten verdeeld als het gaat om de voorgestelde beleidsplannen in de internetvragenlijst:

- Het behouden van de huidige situatie;
- Afschaffen parkeerregulering;
- Betaald parkeren;
- Aanleggen twee parkeerterreinen;
- Blauwe zone gehele binnenstad.

Hierin komt geen eenduidig beeld naar voren wat betreft de voorkeur voor één plan. Wel laat nadere analyse van de afzonderlijke voor- en nadelen zien dat gebruiksgemak van het parkeerbeleid als belangrijkste aspect naar voren komt. Dit lijkt de bevinding in de straatinterviews te ondersteunen, namelijk dat er niet per se parkeerproblematiek wordt ervaren maar vooral 'gebruiksproblematiek'. De uitspraken van respondenten op de open vragen en bij de focusgroepen over maatregelen tijdens het zomerseizoen of evenementen, wanneer doorgaans parkeerdruk ontstaat, leren dat het creëren van extra parkeergelegenheid dan als meest wenselijk wordt ervaren. Hiervoor kan dan volgens de respondenten 'slimmer' gebruik worden gemaakt van bestaande terreinen net buiten de binnenstad die als parkeerplaats kunnen fungeren, mits deze goed zijn aangegeven, net als de weg naar de binnenstad. De blauwe zones worden door een grote meerderheid als nuttig ervaren. Een mogelijke verklaring voor deze beoordeling is dat door de invoering van de blauwe zones de problematiek van het lang parkeren, die enkele jaren geleden speelde, goeddeels is weggenomen. In beide focusgroepen kwam nadrukkelijk naar voren dat de recente verruiming van de parkeerduur van twee naar drie uur vooral tot meer 'misbruik' van het systeem heeft geleid en daarmee tot meer parkeerdruk.

Conclusie

Samenvattend laten de resultaten zien dat er op dit moment volgens de Enkhuizer gemeenschap geen sprake is van grootschalige parkeerproblematiek. Wel zijn er een aantal, door de meerderheid ervaren knelpunten, of eerder aanknopingspunten, te benoemen die verbetering of nader onderzoek behoeven. Deze punten zijn:

- De bewegwijzering voor parkeerplaatsen;
bebording is niet duidelijk genoeg voor zowel inwoners als bezoekers.
- De kraskaarten;
onpraktisch in gebruik en niet als gastvrij ervaren.
- De communicatie vanuit de gemeente;
er is behoefte aan berichtgeving vanuit de gemeente over verwachte drukke dagen en parkeerdruk op deze dagen.
- Extra parkeergelegenheid;
in het hoogseizoen en tijdens evenementen is er behoefte aan extra parkeergelegenheid buiten de binnenste binnenstad, met name voor bezoekers.
- Langparkeerders blijven weren;
het blijft nadrukkelijk gewenst om langparkeerders buiten de binnenstad te laten parkeren.
- Handhaving;
gastvrijheid betekent soms noodzakelijke soepelheid, zeker wanneer er vanwege het grote aantal bezoekers een tekort ontstaat aan parkeerplaatsen.

1. Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de aanleiding voor het onderzoek en de onderzoeksopzet geschetst.

Sinds de jaren '90 van de vorige eeuw is er in de gemeenteraad van Enkhuizen discussie over de inrichting van het parkeerbeleid in de Enkhuizer binnenstad. De oude binnenstad van Enkhuizen is oorspronkelijk niet ontworpen om de huidige hoeveelheid auto's aan te kunnen. De problematiek is een bekende: hoe moet worden om gegaan met de spanning tussen het voordeel van het makkelijk parkeren voor inwoners en bezoekers versus de beperkte overlast van rondrijdende en geparkeerde auto's in de binnenstad?

Sinds 2009 is een vernieuwd systeem van vergunning-parkeren van kracht in de binnenstad van Enkhuizen. Daarnaast zijn er blauwe zones ingericht. Dit parkeerbeleid bestaat dus uit een combinatie van blauwe zones en zones gereserveerd voor vergunninghouders. Dit nieuwe systeem heeft aan de discussie binnen de Enkhuizer gemeenschap en haar Raad echter nog geen eind gemaakt.

Het nieuwe college heeft daarom afgesproken het parkeersysteem te evalueren. Hierbij gelden als ijkpunten de vastgestelde beleidskaders maar ook de 'werkelijke' mening van de bevolking van Enkhuizen. We spreken over 'werkelijke' mening omdat al eerder de mening van een beperkt aantal bewoners is gevraagd. Uit dat onderzoek kwam voorspelbaar naar voren dat men 'tegen' was, dat wil zeggen tegen betaald parkeren en tegen parkeeroverlast. Dit voorspelbare 'tegen' is de uitkomst van onderzoeken die 'simpele' vragen stellen: wanneer mensen een verlanglijstje mogen opstellen dan kan het niet verrassen dat men zoveel mogelijk wil hebben, of in het geval van parkeren, sowieso tegen alle ongemak is.

In de positie van bestuurders

'Beter' publieksonderzoek heeft laten zien dat burgers in het algemeen (risico)realisten zijn of meer in detail dat een volgende 'drietrapsraket' zichtbaar is:

- Het algemeen publiek zou op basis van een rationele afweging besluiten over beleid;
- De direct betrokken burgers wensen dat de overheid vooral hen tegemoet komt;
- Nader geïnformeerd zouden echter dezelfde betrokken burgers als bestuurder toch weer rationeel besluiten.¹

Dit inzicht biedt de mogelijkheid om interactief met de bevolking tot een acceptabel en werkbaar parkeerbeleid te komen. Interactief betekent in dit geval het betrekken van de

¹ Zie bijvoorbeeld de volgende publieksonderzoeken: Crisislab (2014), *Risico's en gevaren in de Drechtsteden. Hoe kijken inwoners er tegen aan?* Renswoude: Crisislab; Crisislab (2014), *Risico's en incidenten in de jeugdzorg. Hoe kijken burgers daar tegenaan?* Renswoude: Crisislab.

inwoners, bezoekers en ondernemers door hen geïnformeerd, en in de positie van bestuurder geplaatst, te laten meedenken over het parkeerbeleid.

De centrale vraagstelling van het door de gemeente Enkhuzen gevraagde onderzoek is daarmee:

Hoe denken de inwoners van Enkhuzen dat een maatschappelijk verantwoord parkeersysteem voor de binnenstad eruit zou moeten zien?

Meer precies wordt bekeken hoe zowel inwoners, ondernemers en bezoekers van de binnenstad aankijken tegen het parkeerbeleid. Daarbij worden deze groepen geïnformeerd en in de positie van bestuurder geplaatst. Zo wordt achterhaald hoe zij aankijken tegen het huidige parkeerbeleid, de doelstellingen van het parkeerbeleid en de wensen als het gaat om eventueel aangepast parkeerbeleid. Randvoorwaarde is dat bij het onderzoek een wezenlijk deel van de drie groepen betrokkenen (inwoners van de binnenstad van Enkhuzen, bezoekers aan de binnenstad en ondernemers) wordt bevraagd zodat de resultaten alle betrokken groepen representeren.

Op basis van de vraagstelling van het onderzoek worden de volgende deelvragen beantwoord:

- 1 Wat vinden inwoners, bezoekers en ondernemers van Enkhuzen van het huidige parkeerbeleid in de binnenstad?
- 2 Wat vinden inwoners, bezoekers en ondernemers van Enkhuzen de belangrijkste doelstelling van parkeerbeleid in de binnenstad?
- 3 Wat zijn concreet de wensen van de inwoners en ondernemers van een eventueel aangepast parkeerbeleid?

Eerder onderzoek heeft laten zien dat de formulering van de onderzoeksvragen in dergelijk publieksonderzoek van groot belang is: de respondenten moeten in de positie gebracht worden van het openbaar bestuur, anders ontstaat de neiging om zonder nadenken voor de meest voor de hand liggende, ook wel *top of mind*, optie te kiezen. Mede hierom zijn in dit onderzoek een drietal onderzoeksmethoden ingezet.

Straatinterviews, internetvragenlijst en focusgroep-sessies

Ten eerste zijn straatinterviews gehouden in de binnenstad van Enkhuzen zodat kon worden bepaald hoe het algemeen publiek over het huidige parkeerbeleid denkt. Ook zijn respondenten hier gevraagd om zich te verplaatsen in de positie van wethouder en vervolgens enkele vragen te beantwoorden. Ten tweede is een internetvragenlijst afgenomen waarin respondenten werd gevraagd zich te verplaatsen in de positie van

wethouder. Bij de internetvragenlijst lag de nadruk op beantwoording van de deelvragen 2 en 3. Tot slot zijn een tweetal focusgroep sessies gehouden ter verdieping van de resultaten uit de straatinterviews en de internetvragenlijst. In de focusgroepen is dieper ingegaan op een aantal specifieke resultaten dat naar voren kwam in de straatinterviews en de internetvragenlijst. Hierdoor is verdiepende informatie verzameld.

Door de gecombineerde inzet van kwalitatieve en kwantitatieve onderzoeksmethoden was triangulatie van de onderzoeksresultaten mogelijk. Uitkomsten op dezelfde of vergelijkbare vragen in de internetvragenlijst en straatinterviews zijn vergeleken en gecombineerd, waarmee de betrouwbaarheid en validiteit van de onderzoeksresultaten zijn vergroot. Daarnaast is door de hoge respons op de internetvragenlijst, met name bij de categorie bewoners, sprake van hoge mate van representativiteit. Voor een uitgebreide beschrijving van de beperkingen van het onderzoek zie bijlage 1.

Leeswijzer

Het publieksonderzoek wordt beschreven aan de hand van thema's die de deelvragen representeren. Binnen elk thema wordt een onderscheid gemaakt tussen de verschillende categorieën (inwoners, bezoekers en ondernemers). Hoofdstuk 2 geeft de beschrijving van de respons per onderzoeksmethode. Hoofdstuk 3 beschrijft de mening van burgers over het huidige parkeersysteem. In hoofdstuk 4 staan de doelstellingen van het parkeerbeleid centraal. Hoofdstuk 5 beschrijft de mening van de respondenten over een vijftal beleidsplannen en gaat in op een aantal specifieke maatregelen van parkeerbeleid. Hoofdstuk 6 geeft vervolgens een 'geheel overziend' waarin de conclusies van het onderzoek worden beschreven.

Bij de weergegeven figuren in het rapport staat telkens aangegeven hoeveel respondenten de vraag hebben beantwoord middels de notatie 'N = ..'. In enkele gevallen wordt bij figuren ook de categorie "Geen antwoord" aangegeven, oftewel respondenten die deze vraag om uiteenlopende redenen niet beantwoord hebben. Dit is gedaan wanneer het relevant was om aan te geven hoeveel respondenten niet geantwoord hebben. De opgenomen citaten in het rapport zijn afkomstig uit de straatinterviews, antwoorden op de open vragen in de internetvragenlijst en uit de focusgroep sessies. De citaten zijn niet gecontroleerd op feitelijke onjuistheden. Mede hierom moeten de citaten nadrukkelijk worden gezien als illustraties van meningen.

2. Respons van het onderzoek

In dit hoofdstuk wordt de respons van het onderzoek beschreven.

Voor beantwoording van de onderzoeksvragen zijn een drietal onderzoeksmethoden ingezet. Ten eerste zijn straatinterviews afgenomen in de binnenstad van Enkhuizen op woensdag 15 april en zaterdag 18 april 2015. Ten tweede is een vragenlijst afgenomen, via de website www.parkereninenkhuizen.nl van 9 april t/m 6 mei 2015. Tot slot zijn een tweetal focusgroep-sessies gehouden op 28 mei en 4 juni 2015. In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de respons per onderzoeksmethode.

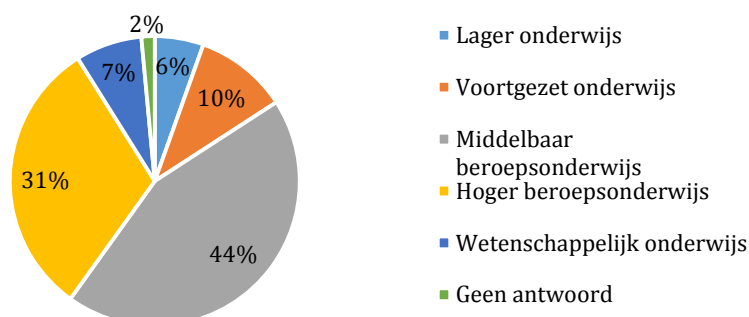
2.1 Straatinterviews

Tijdens de straatinterviews zijn mensen in Enkhuizen gevraagd naar hun mening aan de hand van een gestructureerde vragenlijst. In het eerste deel is respondenten vooral gevraagd naar het huidige parkeerbeleid, in het tweede deel is respondenten gevraagd zich te verplaatsen in de positie van wethouder. In totaal zijn er 202 vragenlijsten afgenomen.

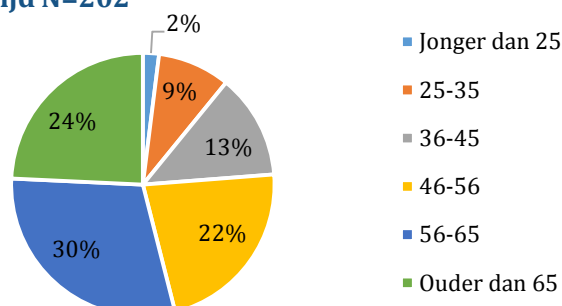
Respondent categorie	Aantal
Inwoners van de binnenstad van Enkhuizen	85
Ondernemers in de binnenstad van Enkhuizen	37
Bezoekers uit de gemeente Enkhuizen en de regio	35
Bezoekers niet afkomstig uit de gemeente Enkhuizen (toeristen)	35
Werknemers in de binnenstad van Enkhuizen	10
Totaal	202

Van de respondenten is 48% vrouw en 52% man. Daarnaast heeft 16% van de respondenten alleen lager onderwijs of voortgezet onderwijs gevolgd, 44% heeft middelbaar beroepsonderwijs afgerond en 38% heeft hoger beroepsonderwijs of wetenschappelijk onderwijs gevolgd. De leeftijd van de respondenten in de straatinterviews is gelijkmatig verdeeld. Relatief veel respondenten zitten in de categorieën 56-65 jaar (30%) of zijn ouder dan 65 jaar (24%).

Opleidingsniveau N=202



Leeftijd N=202



2.2 Internetvragenlijst

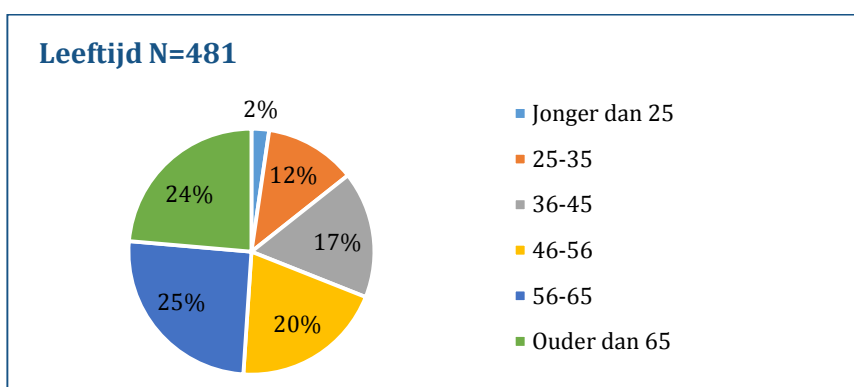
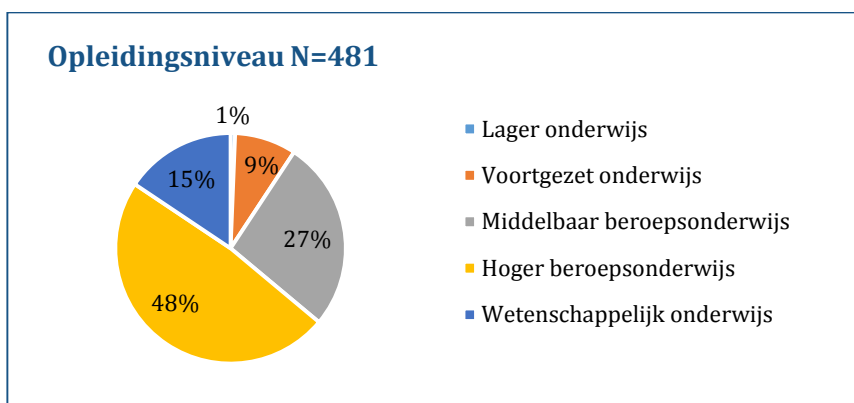
481 respondenten hebben de internetvragenlijst volledig ingevuld.² In de internetvragenlijst is een onderscheid gemaakt tussen de categorieën in onderstaande tabel.

Categorie	Aantal respondenten
Inwoners van de binnenstad van Enkhuizen	274
Ondernemers in de binnenstad van Enkhuizen	27
Bezoekers uit de gemeente Enkhuizen en de regio	155
Bezoekers niet afkomstig uit de gemeente Enkhuizen (toeristen)	21
Werknemers in de binnenstad van Enkhuizen	4
Totaal	481

Van de respondenten van de internetvragenlijst is 39% vrouw en 61% man. Qua opleidingsniveau is de verdeling als volgt; 10% heeft alleen lager onderwijs of voortgezet

² Dit hoge aantal is waarschijnlijk te verklaren door de aandacht die aan het onderzoek is besteed in het lokale nieuwsblad en de verspreiding van de website link via sociale media. Een groot deel van deze 481 respondenten is bijvoorbeeld via Facebook op de website terecht gekomen.

onderwijs gevolgd, 27% heeft middelbaar beroepsonderwijs gevolgd, 48% heeft hoger beroepsonderwijs gevolgd en 15% wetenschappelijk onderwijs. De leeftijd van de respondenten in de straatinterviews is redelijk gelijkmatig verdeeld. Ook hier zijn de groepen van 56-65 jaar (25%) en ouder dan 65 jaar (24%) in verhouding groot.



Gezien het kleine aantal werknemers in de steekproef van de internetvragenlijst is de categorie werknemers in de analyse samengevoegd met de categorie *ondernemers in de binnenstad van Enkhuizen*. Om dezelfde reden zijn ook de categorieën *bezoekers uit de gemeente Enkhuizen en de regio* en *bezoekers niet afkomstig uit de gemeente Enkhuizen (toeristen)* in de analyse samengevoegd. In de resultaten uit de internetvragenlijst wordt daarom gesproken over bezoekers in het algemeen. In de straatinterviews is wel een onderscheid tussen bezoekers afkomstig uit de gemeente Enkhuizen en de regio, en bezoekers van buiten de gemeente Enkhuizen, ofwel de toeristen.

2.3 Focusgroepen

Naast afname van de internetvragenlijst en straatinterviews hebben een tweetal focusgroepen plaatsgevonden met in totaal 18 deelnemers.

De eerste focusgroep bestond uit 11 inwoners van Enkhuizen (zowel uit de binnenstad als uit het gebied buiten de vestingwal). Dit waren 6 vrouwen en 5 mannen.

De tweede focusgroep bestond uit 7 ondernemers uit de binnenstad van Enkhuizen, 4 vrouwen en 3 mannen. In tabel 1 is de leeftijd van de respondenten in de focusgroepen weergegeven, in tabel 2 is het opleidingsniveau van de respondenten weergegeven.³

Leeftijd	Aantal in focusgroep 1	Aantal in focusgroep 2
25-35	2	1
36-45	2	1
46-55	4	1
56-65	2	1
Ouder dan 65 jaar	1	0

Tabel 1: Leeftijd respondenten in focusgroepen

Opleidingsniveau	Aantal in focusgroep 1	Aantal in focusgroep 2
Basisonderwijs/geen onderwijs	0	0
Voortgezet onderwijs	0	0
Middelbaar beroepsonderwijs	4	3
Hoger beroepsonderwijs	5	1
Wetenschappelijk onderwijs	2	0

Tabel 2: Opleidingsniveau respondenten in focusgroepen

Eén focusgroep was gericht op inwoners van Enkhuizen en de andere op ondernemers in de binnenstad van Enkhuizen. Tijdens de focusgroepen bleek dat een paar ondernemers ook bewoners van de binnenstad waren.

³ Van drie deelnemers in focusgroep twee zijn geen gegevens bekend over leeftijd en opleidingsniveau.

3. Beoordeling van de huidige situatie

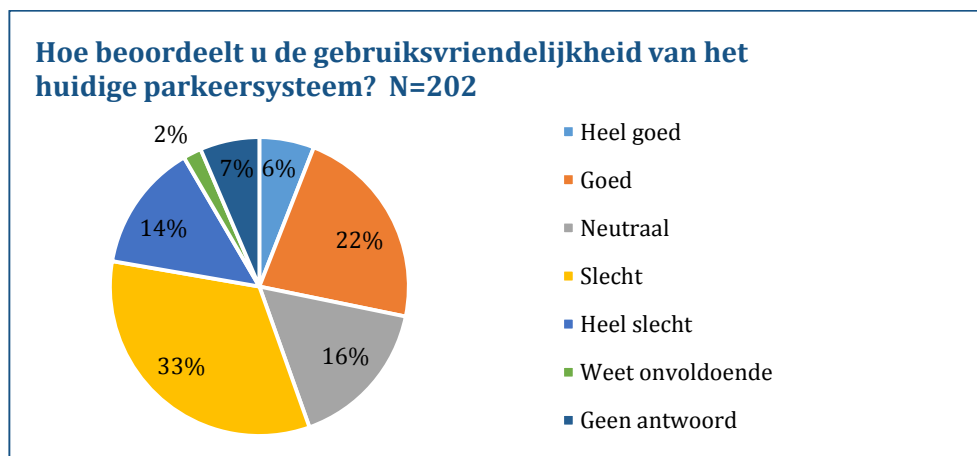
In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe burgers in Enkhuizen aankijken tegen het huidige parkeerbeleid.

Het huidige parkeerbeleid in de binnenstad van de gemeente Enkhuizen bestaat uit twee onderdelen. Er zijn parkeerplekken voor vergunninghouders (voor ondernemers en inwoners van de binnenstad) en er zijn blauwe zones waar men maximaal drie uur vrij kan parkeren met gebruikmaking van een parkeerschijf. Daarnaast kunnen vergunninghouders kraskaarten aanschaffen bij de gemeente voor hun bezoekers. Met deze kraskaart kan voor een dagdeel worden geparkeerd op een vergunningplaats in de binnenstad.

Er is uitsluitend in de straatinterviews en in de focusgroepen gevraagd naar de gebruikerservaringen van de verschillende onderdelen van het huidige parkeerbeleid.

3.1 Gebruiksvriendelijkheid

Ten eerste is het algemeen publiek gevraagd naar de gebruiksvriendelijkheid. 47% van het algemeen publiek (N=202) beoordeelt de gebruiksvriendelijkheid als slecht of heel slecht. Iets meer dan een kwart (28%) van het algemeen publiek beoordeelt de gebruiksvriendelijkheid van het huidige parkeersysteem als goed tot heel goed.



Uitgesplitst naar categorieën van het algemeen publiek zien we enkele verschillen. Van de inwoners in de binnenstad (N=85) en bezoekers van de binnenstad afkomstig uit de gemeente Enkhuizen (N=35) beoordeelt respectievelijk 60% en 51% de gebruiksvriendelijkheid van het parkeersysteem als slecht tot zeer slecht. Ook voor ondernemers (N=37) geldt dat 43% de gebruiksvriendelijkheid als slecht tot zeer slecht beoordeelt. Van de bezoekers niet-afkomstig uit de gemeente Enkhuizen (N=25) ervaart

20% de gebruiksvriendelijkheid als slecht tot zeer slecht en 52% de gebruiksvriendelijkheid als goed tot zeer goed.⁴

Citaten uit straatinterviews over gebruiksvriendelijkheid

“Het systeem is goed. Er wordt alleen op de verkeerde momenten gehandhaafd, bijvoorbeeld op Lappendag. Niet in de hele binnenstad dient er parkeerbeleid te zijn, alleen voor de binnenrand van de binnenstad.”

“Bijvoorbeeld aan de Wierdijk is er altijd plaats genoeg, daar is een boete schrijven absurd. Maar de gemeente wil er geen bord neerzetten.”

“Het parkeerbeleid is te nauw gezet, klanten zijn wel eens weggestuurd. Er is onduidelijke bewegwijzering.”

“Het is dubbel, van veel parkeerplaatsen aan de walkant maken mensen een eigen terrein. Mensen zetten eigen bordjes neer en claimen een parkeerplaats. Hierdoor mag ik de auto niet meer neerzetten wat parkeerproblemen geeft. Aan de andere kant kun je door het parkeerbeleid toeristen weren en dat is wel goed.”

“Er staan geen herhalingsborden, dat is onduidelijk voor de toeristen.”

3.2 Onderdelen van het parkeersysteem

Voor meer inzicht in de beoordeling van de gebruiksvriendelijkheid is het algemeen publiek gevraagd om de volgende onderdelen van het huidige parkeersysteem te beoordelen:⁵

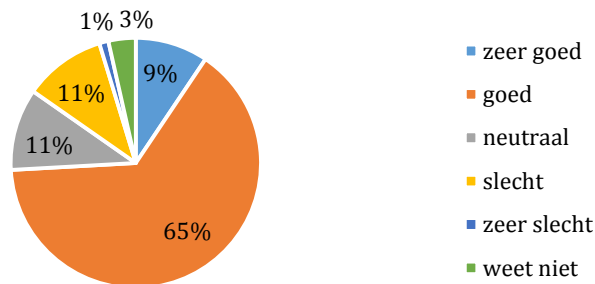
- Blauwe zones;
- Kraskaarten;
- Vergunningen voor bewoners;
- Vergunningen voor ondernemers.

Over de blauwe zones en de kraskaarten is het algemeen publiek het grotendeels eens. De meerderheid van het algemeen publiek waardeert de blauwe zones als een goed tot zeer goed onderdeel van het parkeersysteem (74%).

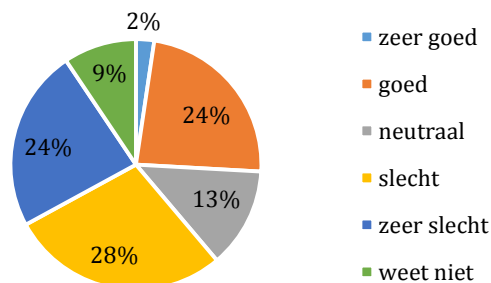
⁴ Tien respondenten uit de categorie 'bezoekers niet-afkomstig uit de gemeente Enkhuizen' hebben wij bij de analyse van de vraag over gebruiksvriendelijkheid niet meegenomen, omdat zij om uiteenlopende redenen deze vraag niet beantwoord hebben. Een meerderheid van de resterende respondenten oordeelt positief over de gebruiksvriendelijkheid. Deze gegevens zijn echter gebaseerd op een steekproef van 25 bezoekers, mede hierom is terughoudendheid gepast bij het verbinden van conclusies aan deze resultaten.

⁵ In deze vraag geldt N=201, omdat een van de respondenten geen antwoord heeft gegeven op deze vraag. Dit is ook aangegeven in de figuren.

Blauwe zones N=201



Kraskaarten N=201



Citaten uit straatinterviews over blauwe zones

“Ik zou meer blauwe zones creëren zodat bezoekers daar hun auto kwijt kunnen.”

“Ik ben voor uitbreiding van de blauwe zone, geen automaten (dat kost veel geld)”

“De blauwe zone tijdbeperking is onzin, mensen willen niet op hun klok moeten kijken.”

“Ik ben werkzaam in de binnenstad. Na drie uur parkeren gaat een collega alle autosleutels van de collega's verzamelen die hun auto op de blauwe zone hebben geparkeerd om de parkeerschijven te verdraaien.”

Een kleine meerderheid van het algemeen publiek waardeert de kraskaarten als een slecht tot zeer slecht onderdeel van het huidige parkeersysteem (52%).

Citaten uit straatinterviews over kraskaarten

“Als ik het parkeerbeleid had gekend zou ik niet in Enkhuisen gaan wonen. Met name de kraskaarten regelen voor visite is niet fijn.”

“In beginsel is het kraskaartsysteem onduidelijk. Ik ben er sinds een half jaar achter hoe dit werkt.”

“Ik vind de kraskaarten slecht, ik betaal liever.”

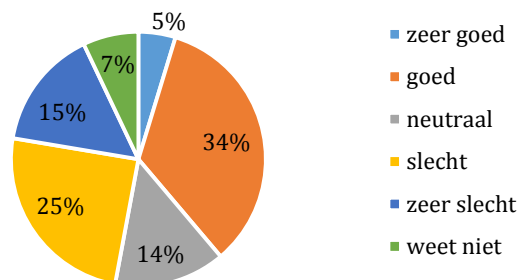
“Het parkeerprobleem is gecreëerd, laat de mensen vrij. Het is onzin om kraskaarten te moeten kopen terwijl er genoeg plaats is.”

“De kraskaart is voor mij als bezoeker erg handig.”

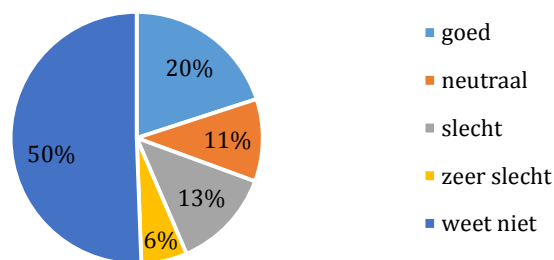
“Het is niet te doen om kraskaarten te kopen voor al het bezoek.”

Bij de beoordeling van het onderdeel vergunningen zien we enige verdeeldheid. 39% ervaart de vergunningen voor bewoners als goed tot zeer goed, terwijl 40% de vergunningen als slecht tot zeer slecht ervaart. Vergunningen voor ondernemers ervaart 20% als goed terwijl 19% deze als slecht tot zeer slecht ervaart.

Vergunning bewoners N=201



Vergunning ondernemers N=201



Citaten uit straatinterviews over vergunningen

“Het is niet eerlijk dat bewoners moeten betalen en bezoekers niet.”

“Ik ben blij dat je niet overal meer mag parkeren.”

“Ik nodig mensen altijd op zondag uit, dan is het parkeren gratis.”

“Ik vind het belachelijk dat ondernemers meer geld moeten betalen voor een vergunning dan inwoners.”

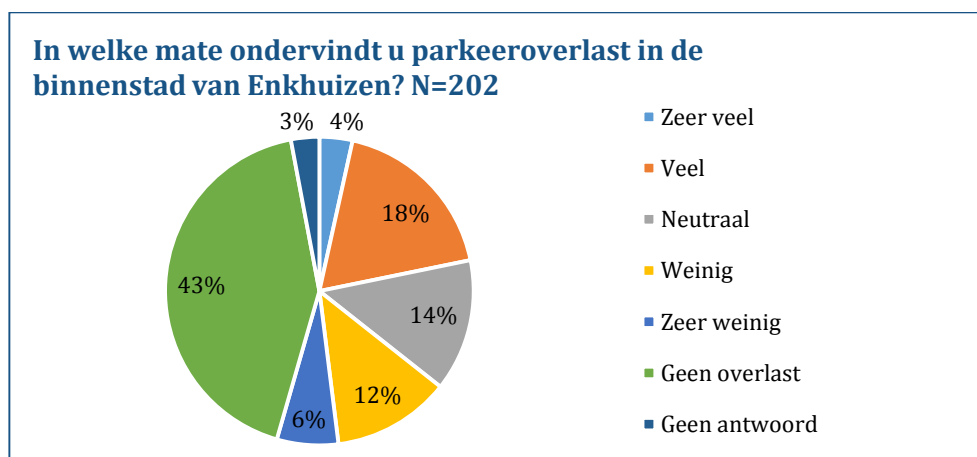
“Het is logisch dat bewoners mee moeten betalen. In Amsterdam en Rotterdam is een vergunning veel duurder.”

“De vergunningen zijn geldklopperij. Ik snap niet dat wij moeten betalen voor een parkeervergunning.”

Tussen de verschillende categorieën van het algemeen publiek laten de resultaten geen verschillen zien wat betreft beoordeling van de afzonderlijke onderdelen van het parkeersysteem.

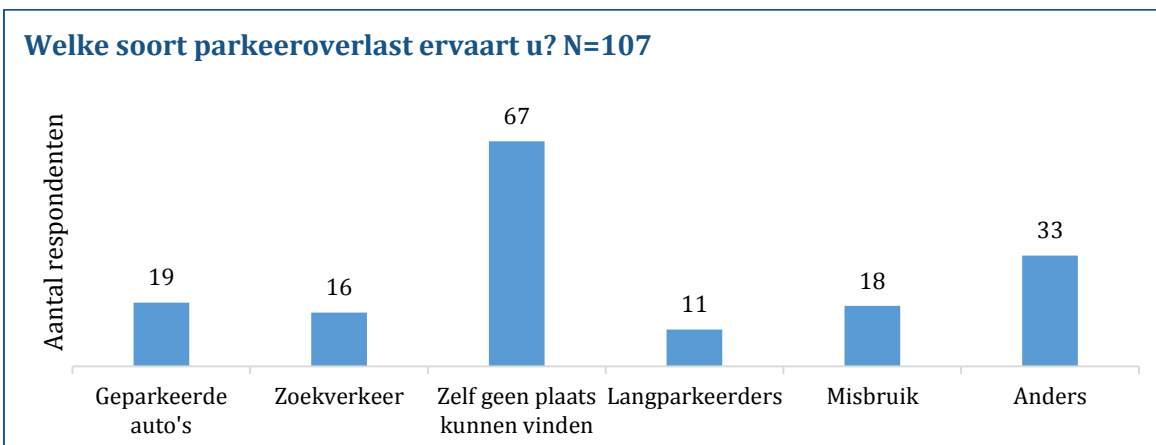
3.3 Parkeeroverlast

Naast de gebruikerservaringen met de verschillende onderdelen van het huidige parkeerbeleid is het algemeen publiek ook gevraagd naar de ervaren parkeeroverlast in de binnenstad. 43% van het algemeen publiek ervaart helemaal geen parkeeroverlast in de binnenstad van Enkhuizen. 18% ervaart weinig tot zeer weinig parkeeroverlast.



Tussen de categorieën bestaan geen grote verschillen wat betreft het ervaren van parkeeroverlast. In alle categorieën ervaart de meerderheid weinig tot geen overlast (in elke categorie rond de 60%). 66% van de bezoekers uit de gemeente Enkhuizen en de regio ervaart weinig tot geen parkeeroverlast. Van de bezoekers niet afkomstig uit de gemeente Enkhuizen (toeristen) ervaart 60% weinig tot geen parkeeroverlast. 63% van de ondernemers ervaart weinig tot geen parkeeroverlast.

Wanneer respondenten aangeven wel parkeeroverlast te ervaren (4% zeer veel en 18% veel), dan gaat dit met name om het zelf niet kunnen vinden van een parkeerplaats.



Daarnaast benoemen respondenten in de categorie “anders”, bijvoorbeeld het oneigenlijk gebruik van blauwe zones of laad- & losplaatsen en de rol van de handhavers.⁶

Citaten uit straatinterviews over handhaving

“Poolse auto’s worden niet bekeurd, en staan vaak wel lang op blauwe zones.”

“Het parkeerbeleid is voor toeristen niet duidelijk. Toeristen krijgen snel een bekeuring, die komen dus nooit meer terug.”

Woedende passerende meneer: *“Waardeloos beleid, als je een wet/regelgeving in het leven roept moet je deze ook handhaven. Dat gebeurt nu niet!!”*

“Er is wellicht te veel handhaving. Minder controle leidt tot afname kosten voor gemeente en zorgt dat mensen makkelijker even kunnen parkeren.”

“De boete is veel te hoog en er is geen flexibiliteit. Hier in Enkhuizen is de boete 90 euro, in Amsterdam 35 euro. Dat is onterecht en niet in verhouding.”

3.4 De huidige situatie volgens de focusgroepen

Om beter inzichtelijk te krijgen waarom het algemeen publiek op sommige punten ontevreden is over het huidige parkeersysteem, is bij zowel de sessie met bewoners en bezoekers als de sessie met ondernemers, verdiepend ingegaan op de ervaren gebruiksvriendelijkheid, de verschillende onderdelen van het parkeersysteem en de parkeeroverlast.

⁶ Aangezien respondenten bij beantwoording van deze vraag meerdere antwoorden mochten geven, ligt het antwoorden aantal (106) hoger dan het aantal respondenten dat deze vraag beantwoord heeft.

Bewoners en bezoekers

Gebruiksvriendelijkheid

De parkeerboetes zijn te hoog volgens de deelnemers. De bonnen worden soms uitgeschreven op momenten die door de bewoners als onredelijk gezien worden (zoals tijdens de intocht van Sinterklaas). De boetes zouden omlaag moeten en de controleurs zouden meer moeten handhaven op het 'hufferig parkeren' dan op de fouten die onwetenden maken.

Een van de deelnemers merkt dat de hoge boetes bezoekers wegjaagt uit de stad: *"Iedereen die een boete krijgt, denkt: 'wat een klotestad is dit, ik kom hier nooit meer'."*

De bebording die moet aangeven hoe het parkeersysteem werkt, is ronduit slecht volgens de bewoners in de focusgroep. De borden staan in de buurt van toeristische bezienswaardigheden en bij de invalswegen. Hierdoor zijn bezoekers afgeleid en kijken ze niet naar de borden, of hebben ze geen tijd om te lezen wat er op de borden staat aangegeven. In de straten binnen de binnenstad staan minder borden, namelijk alleen bij het begin en het einde van een blauwe zone. Het is op veel plaatsen onduidelijk welke regels er van kracht zijn, omdat bezoekers die niet eerder in de stad zijn geweest nergens een bord of een parkeerautomaat zien staan. Dit geldt vooral voor de plaatsen voor vergunninghouders waar vaak onbewust verkeerd gebruik van wordt gemaakt door toeristen. De handhaving hierop vinden de bewoners van Enkhuizen te streng voor toeristen. De voorlichting en informatie vanuit de gemeente vindt men te summier en daarom gebruiksonvriendelijk voor de bezoekers van buitenaf.

Kraskaarten

Opvallend is dat de deelnemers aan de focusgroep de kraskaarten niet een groot probleem vinden in het huidige parkeersysteem. Zij geven aan dat de kraskaarten op dit moment een relatief goed onderdeel zijn van het parkeersysteem. Deelnemers vinden het wel vervelend dat de bewoner moet betalen voor bezoekers, dit vinden zij niet sociaal. Maar de lichte onhandigheid van het uitreiken van een kraskaart aan eigen bezoekers wordt voor lief genomen.

"Kraskaarten zijn nog het minste probleem".

"Binnen een slecht systeem werken de kraskaarten goed".

Een deelnemer vindt het niet duidelijk op welke tijden de kraskaarten nodig zijn en wanneer het vergunning-parkeren niet geldt. Dit staat niet vermeld op de kraskaarten. Een aantal mensen vindt dat de gemeente het systeem veel te ingewikkeld heeft gemaakt. Ook hier geldt dat de voorlichting vanuit de gemeente slecht gevonden wordt.

De deelnemers aan de focusgroep verklaren de slechte beoordeling van de kraskaarten in de straatinterviews als een reactie op 'dat er iets moet gebeuren'.

Parkeeroverlast

Bewoners van de binnenstad ondervinden parkeeroverlast met name wanneer zij 's avonds bij hun huis willen parkeren. 's Avonds is iedereen thuis, is het parkeersysteem niet van kracht en zijn er daardoor op verschillende plaatsen in de binnenstad geen parkeerplaatsen meer te vinden. Overdag is er daarentegen vaak geen probleem om een parkeerplaats te vinden.

Er zijn irritaties over het 'hufferig parkeren' van sommige mensen in de binnenstad. Het gaat dan bijvoorbeeld om het parkeren over twee parkeerplaatsen en parkeren op de stoep. Een van de deelnemers heeft wel eens de politie gebeld vanwege een asociaal geparkeerde auto die er meerdere dagen stond.

In de focusgroep is verdeeldheid over de vraag of lang parkeren een probleem is. Sommige deelnemers geven aan dat auto's soms een week (verkeerd) geparkeerd staan omdat de mensen met de boot weggaan. Deze auto's worden één keer beboet en blijven daarna toch gewoon staan. Zo houden zij een plaats bezet.

Een van de deelnemers zegt dat er een groot gebrek is aan parkeerplaatsen voor lang parkeren. Bij het station staat het op een mooie dag snel vol. Ook staan hier te veel campers. Andere deelnemers zeggen dat zij nooit last hebben van langparkeerders.

Verschillende deelnemers zeggen dat bij evenementen wel parkeeroverlast ontstaat, maar dat het beleid niet aangepast moet worden aan die situatie. Een evenement komt slechts enkele keren per jaar voor.

"De overlast van het parkeren bij een evenement hoort bij het wonen in de binnenstad. Wonen in de binnenstad is een keuze en dit is een van de nadelen."

Ondernemers

Gebruiksvriendelijkheid

Een aantal ondernemers is het erover eens dat bezoekers vooral geïrriteerd raken wanneer zij geen plek kunnen vinden. Volgens één van hen betalen bezoekers liever voor hun plaats dan dat ze rondjes moeten blijven rijden door de binnenstad.

Een van de deelnemers merkt op dat de Enkhuizers tevreden zijn over hun stad, maar dat zij niet tevreden zijn over het parkeerbeleid en dan met name de gebruiksvriendelijkheid en de duidelijkheid voor bezoekers.

“De gastvrijheid voor bezoekers in de binnenstad is op dit moment slecht.”

Een deel van de ondernemers vindt de blauwe zones niet gastvrij, omdat je er niet voor een hele dag kan staan. Een van de deelnemers vindt dat alle blauwe strepen weg moeten en dat er overal in de binnenstad betaald parkeren moet worden ingevoerd. Een andere deelnemer reageert hierop: *“Je wil toch geen betaald parkeren?!”*

Blauwe zones

De ondernemers willen over het algemeen de blauwe zones behouden. Deze blauwe zones zijn volgens hen namelijk nodig voor de snelle bezoekers. Er wordt in de focusgroep een onderscheid gemaakt tussen twee soorten bezoekers:

- De snelle bezoeker, veelal uit de regio, die met een doel naar de binnenstad komt om een boodschap te doen. Deze bezoeker wil voor minder dan een dagdeel parkeren;
- De dagjesmensen, toeristen, winkelend publiek, langparkeerders. Deze mensen komen veelal van buiten de regio, met als doel om de stad Enkhuizen te bekijken of voor langere tijd te winkelen in de binnenstad. Deze bezoekers willen langer dan een dagdeel parkeren.

Kanttekening hierbij is dat het tijdens de focusgroep niet duidelijk wordt hoe lang kort parkeren en hoe lang lang parkeren is. Er bestaan meningsverschillen over bijvoorbeeld drie uur parkeren, is dat lang of kort? Ook de meningen over de maximale tijd dat iemand mag parkeren op een blauwe zone loopt uiteen. Sommigen vinden dat de maximale tijd moet worden teruggebracht van drie naar één uur zodat langparkeerders hun kaart minder snel zullen doordraaien, anderen vinden dat drie uur eigenlijk niet lang genoeg is om bezoekers op hun gemak te laten winkelen.

Uit de focusgroep blijkt dat met name werknemers van ondernemers zelf gebruik maken van de blauwe zones. De toegestane maximale parkeerduur van drie uur ‘lokt uit’ om de parkeerschijf door te draaien en zo langer geparkeerd te staan in de blauwe zone. De deelnemers in de focusgroep zijn het er over eens dat door dit oneigenlijke gebruik de blauwe zones niet de functie vervullen waarvoor zij zijn ingericht. De ‘snelle bezoeker’ vindt hierdoor namelijk geen parkeerplaats in de blauwe zone.

Parkeeroverlast

Een deel van de ondernemers vindt dat er slechts in het hoogseizoen en tijdens weekenden parkeeroverlast is in Enkhuizen.

“Hier heb je alleen in de zomer in het hoogseizoen last van veel geparkeerde auto’s.”

“Er is überhaupt geen probleem. Je kan soms niet direct voor de deur parkeren in de Westerstraat, maar dat is niet een probleem. Je weet dat dit voorkomt als je in het hart van de binnenstad gaat wonen.”

Langparkeerders waren vroeger een probleem, maar dat is nu opgelost volgens sommigen. Een ondernemer wijst erop dat de parkeerplaats achter het station op zaterdagen in het zomerseizoen altijd vol staat. Enkhuizenaren verwijzen volgens een van de deelnemers altijd naar deze parkeerplaats wanneer bezoekers vragen waar zij kunnen parkeren, maar deze parkeerplaats is dan vol. In de winter is het juist heel rustig op de parkeerplaats bij het station.

“Alleen in het weekend is er een probleem, wanneer er toeristen en dagjesmensen naar Enkhuizen komen. Ik waarschuw mijn klanten wel eens dat ze ofwel een kraskaart moeten neerleggen, of op een blauwe zone moeten gaan staan voor maximaal 3 uur.”

“Als ondernemer schaam ik me dood, omdat ik het parkeerbeleid in Enkhuizen niet uit kan leggen aan mijn klanten.”

“Het is heel onduidelijk voor iedereen. Ik kan mijn klanten niet verwijzen naar een goede plek om te parkeren.”

“Overdag is er geen parkeerprobleem. 's Avonds, wanneer iedereen thuis komt, staan de parkeerplaatsen in de binnenstad vol. Het probleem ontstaat wanneer er op dat moment festiviteiten in de stad zijn, waardoor er veel bezoekers in de binnenstad willen parkeren.”

“We hebben een fatsoenlijke manier nodig om mensen te ontvangen op deze piekdagen.”

Er ontstaat een discussie in de focusgroep over het wel of niet vol staan van de parkeergelegenheden in de binnenstad. Een deel van de deelnemers zegt dat er altijd ruimte beschikbaar is om te parkeren in de binnenstad. Andere deelnemers zeggen dat het bij mooi weer, in het weekend en gedurende het hoogseizoen altijd helemaal vol staat op de parkeerplaatsen. Hiermee wordt duidelijk dat de bewoners van Enkhuizen niet hetzelfde beeld hebben van het feitelijke aantal parkeerplekken in de binnenstad. Er bestaan verschillen van inzicht over het feit wanneer het precies ‘druk’ is in de binnenstad, en wanneer alle parkeerplekken bezet zijn.⁷

3.5 Meest opvallend

Er is volgens de respondenten geen sprake van grootschalige parkeerproblematiek. Wel zijn er onderdelen van het parkeersysteem waarop de respondenten graag verbetering zouden willen zien.

Het huidige parkeersysteem is niet gebruiksvriendelijk genoeg volgens de meeste respondenten in zowel de straatinterviews als internetvragenlijst. Dit ligt ten eerste aan

⁷ Onze eigen waarneming is ook dat de parkeerplekken bij het station snel bezet kunnen zijn. Op de donderdagavond van de focusgroep, buiten het hoogseizoen maar toen het weer al goed was, moesten we al zoeken naar een plek op het parkeerplein bij het station.

de bebording. Men vindt dat de bebording ronduit slecht is, met name omdat de parkeerplaatsen voor toeristen niet goed worden aangegeven.

Ten tweede is men ontevreden over de handhaving van het parkeerbeleid in de binnenstad. De boetes vindt men te hoog. De handhaving is in sommige gevallen te streng, met name op drukke dagen in hoogseizoen of tijdens evenementen zou de handhaving soepeler moeten optreden om bezoekers van de binnenstad tegemoet te komen.

Daarnaast worden de kraskaarten slecht beoordeeld. Dit lijkt te komen doordat men het onhandig vindt in het gebruik en niet gastvrij tegenover gasten. In de focusgroepen blijkt het probleem van de kraskaarten echter een relatief klein probleem te zijn.

Over de blauwe zones wordt positief geoordeeld, maar er bestaan wel verschillende meningen over de details in de uitvoering. Dan gaat het bijvoorbeeld over de maximale parkeerduur en eventuele uitbreiding van blauwe zones.

Parkeeroverlast in de binnenstad van Enkhuizen heeft vooral te maken met het moeilijk kunnen vinden van een parkeerplaats, met name in de zomermaanden en tijdens evenementen. Op deze momenten zijn volgens de respondenten de meeste parkeerplaatsen bezet door bezoekers van de binnenstad.

4. Doelstelling van parkeerbeleid

In dit hoofdstuk wordt beschreven welke doelstellingen van parkeerbeleid burgers in Enkhuizen van belang achten als zij wethouder zouden zijn.

4.1 Als wethouder...

In het onderzoek is respondenten gevraagd zich te verplaatsen in de positie van wethouder van de gemeente Enkhuizen. Vervolgens is de vraag voorgelegd welke doelstellingen van parkeerbeleid zij belangrijk achten als zij wethouder van de gemeente Enkhuizen zouden zijn. In willekeurige volgorde werd respondenten gevraagd de onderstaande doelstellingen te rangschikken:

- De bereikbaarheid van de binnenstad voor toeristen verbeteren;
- Zorgen dat ondernemers en medewerkers in de binnenstad altijd kunnen parkeren;
- Zorgen dat bewoners van de binnenstad altijd kunnen parkeren in de binnenstad;
- Winkelend publiek uit Enkhuizen en de regio altijd parkeergelegenheid in de binnenstad bieden;
- Financieel doel: inkomsten genereren voor de gemeente;
- Het straatbeeld van de binnenstad verbeteren.

Er is zowel in de straatinterviews als de internetvragenlijst aan respondenten gevraagd om deze doelstellingen te prioriteren door zich te verplaatsen in de positie van wethouder. De centrale vraag hier bij was:

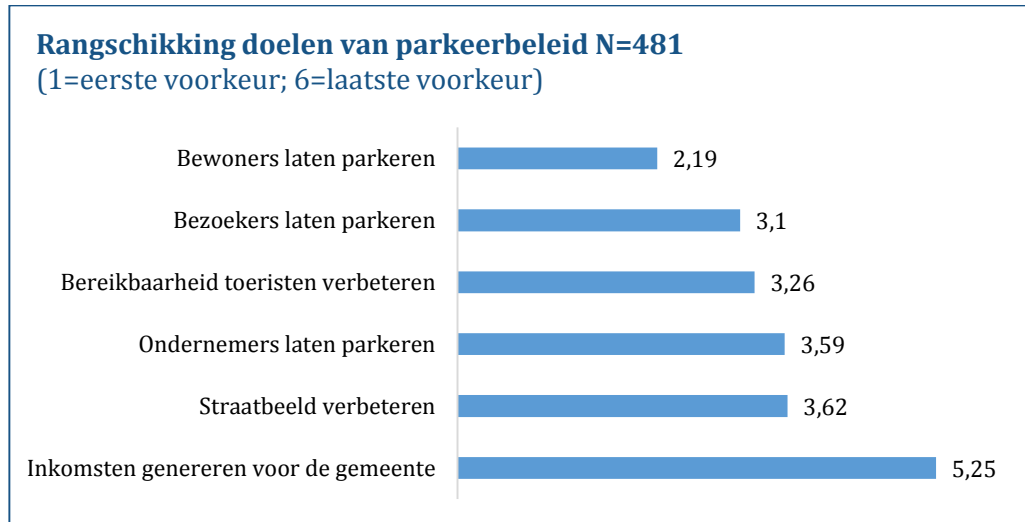
“Stel u bent wethouder, wat zouden dan de belangrijkste doelen moeten zijn van het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen?”

In de internetvragenlijst is respondenten gevraagd de doelstellingen te rangschikken waarbij bovenaan de meest belangrijke doelstelling, en onderaan de minst belangrijke, kon worden geplaatst. Tijdens de straatinterviews werd respondenten gevraagd iedere doelstelling te beoordelen op een schaal van één tot vijf, waarbij één stond voor zeer belangrijk en vijf voor zeer onbelangrijk.

4.2 Doelstellingen uit de internetvragenlijst

Uit de resultaten van de internetvragenlijst blijkt dat het algemeen publiek (N=481) de doelstelling “zorgen dat bewoners van de binnenstad altijd kunnen parkeren in de binnenstad” op de eerste plaats zet, ongeacht de categorisering naar andere respondent groepen (gemiddeld score per respondent categorie is 47%). De doelstelling “inkomsten genereren voor de gemeente” wordt als minst belangrijk beschouwd en wordt het vaakst

op de laatste positie geplaatst in de rangschikking. De overige doelstellingen worden gemiddeld rond de derde plaats in de rangschikking gezet.

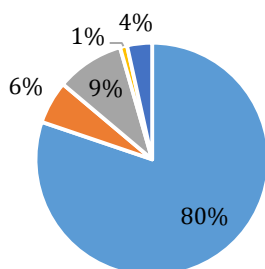


4.3 Doelstellingen uit de straatinterviews

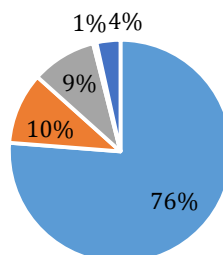
Net als in de resultaten van de internetvragenlijst komt bij de straatinterviews naar voren dat het algemeen publiek (N= 202) vindt dat parkeerbeleid in de binnenstad gericht moet zijn op bewoners van de binnenstad. De meest genoemde doelstelling voor het parkeerbeleid is: “zorgen dat bewoners van de binnenstad altijd kunnen parkeren in de binnenstad”. 80% van het algemeen publiek geeft aan dat dit belangrijk of heel belangrijk te vinden. Ook hier geldt dat de doelstelling “inkomsten genereren voor de gemeente” als minst belangrijke wordt gezien.

Stel u bent wethouder, wat zouden dan de belangrijkste doelen moeten zijn van het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuzen? N=202

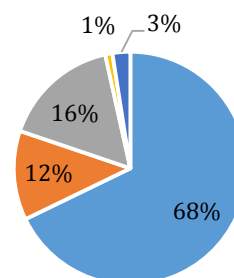
1: Bewoners laten parkeren



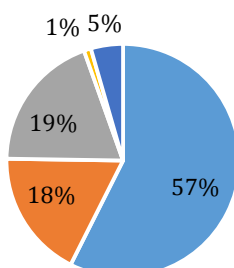
2: Bereikbaarheid toeristen verbeteren



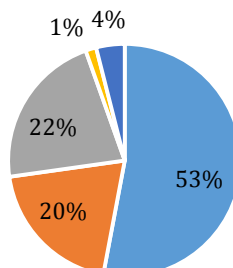
3: Bezoekers laten parkeren



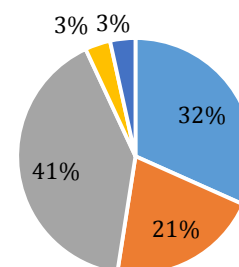
4: Ondernemers laten parkeren



5: Straatbeeld verbeteren



6: Inkomsten genereren voor gemeente



■ (Zeer) belangrijk ■ Neutraal ■ (Zeer) onbelangrijk ■ Weet niet ■ Geen antwoord

De bereikbaarheid van de binnenstad voor toeristen wordt door respondenten van de straatinterviews gezien als tweede belangrijke doelstelling. 76% van de respondenten geeft aan dit een belangrijke of zeer belangrijke doelstelling te vinden. De doelstellingen “zorgen dat ondernemers en medewerkers in de binnenstad altijd kunnen parkeren” en “het straatbeeld van de binnenstad verbeteren” zijn doelstellingen die door een kleinere meerderheid van de respondenten als (zeer) belangrijk worden gezien (respectievelijk 57% en 53%). Het financiële doel om inkomsten te genereren voor de gemeente wordt het minst vaak belangrijk gevonden met een score van slechts 32%.

Naast de rangschikking van deze zes doelstellingen kregen respondenten in de straatinterviews de mogelijkheid om andere doelstellingen te benoemen die zij belangrijk zouden vinden als zij wethouder in Enkhuzen zouden zijn. Hieruit komt naar voren dat met name duidelijkheid over het parkeersysteem in de binnenstad voor de toerist als een

belangrijk doel wordt gezien. Daarnaast wordt regelmatig genoemd dat de leegstand van winkels in de binnenstad moet worden tegengegaan en dat het parkeerbeleid hier indirect aan kan bijdragen.

Citaten over doelstellingen

“Voor onbekenden moet het systeem duidelijker zijn. Onbekenden missen de borden als ze Enkhuizen in rijden.”

“Meer toeristen aantrekken in de binnenstad.”

“Duidelijkheid voor de toerist.”

“Toeristische status hoog houden. Kleine bedrijven bewaken.”

“Winkels aantrekken in het centrum.”

“Eerst leegstand voorkomen. Zorgen voor voldoende aanbod, en dan betaald parkeren.”

“Huren van panden van de winkels verlagen zodat er geen leegstand meer is in de binnenstad.”

4.4 Doelstelling definiëring in de focusgroepen

Ter verdieping van de doelstelling “zorgen dat bewoners van de binnenstad altijd kunnen parkeren in de binnenstad” is in beide focusgroepen dieper ingegaan op de precieze invulling van deze doelstelling om te achterhalen hoe bepaalde begrippen in deze doelstelling worden ‘ingekleurd’.

Ten eerste is ingegaan op het begrip “parkeren in de binnenstad”. Deelnemers van de focusgroepen is gevraagd om aan te geven wat zij hieronder verstaan. Er is bijvoorbeeld gevraagd aan inwoners en bezoekers van de binnenstad hoe ver een bewoner van de binnenstad bereid zou moeten zijn te lopen voor een parkeerplek.

Citaten over de bereidheid van bewoners over de maximale afstand tussen parkeerplaats en woning

“Eén tot drie minuten lopen van de auto naar de woning is prima te doen voor de meeste inwoners. Mensen die in de kern wonen, moeten nu ook al vaak lopen naar een van de parkeerpleinen in de binnenstad.”

“Als inwoner wil ik zekerheid dat ik mijn auto kwijt kan. Ik wil maximaal 200 meter lopen, maar het liefst voor de deur. Ik ben bereid hiervoor te betalen.”

“Bij deze vraag draait het om beeldvorming. Omdat Enkhuizen maar klein is, klagen mensen eerder over de afstand die zij moeten lopen. Voor mijn gevoel wil ik de auto voor de deur zetten, zeker in de winter als de stad vrij leeg is. Zo denken veel Enkhuizers er over en dat geeft ook de klein stedelijkheid van Enkhuizen aan.”

“Ik vind parkeren bij het station te ver lopen naar mijn huis, maar ik vind ook dat dat niet nodig is omdat er altijd plaats in de buurt van mijn huis is. Ik vind het wel een goed idee om de auto tijdelijk te verzetten (buiten de binnenste binnenstad) als er een festiviteit in de stad is.”

Ook is aan ondernemers voorgelegd wat zij een redelijke afstand vinden die bezoekers, zoals winkelend publiek uit de regio, zouden moeten afleggen vanaf de parkeerplek naar winkels of horecagelegenheden.

Citaten over de bereidheid van winkelend publiek om te lopen van parkeerplaats naar binnenstad

“Ik heb in mijn restaurant vaak vaste klanten, en ook tijdens het zomerseizoen komt er vast publiek. Zij zijn bereid om 5 minuten te lopen.”

“Mijn klanten zijn bereid om maximaal 3 minuten te lopen.”

“Mijn klanten kunnen voor de deur parkeren, maar dat durven zij vaak niet, omdat het aan de walkant is. Dat is een kwestie van oefenen. Vaak zetten mijn klanten de auto op het Boschplein, dat is slechts 2 minuten lopen.”

“Twee minuten lopen is prima te doen voor mijn klanten, veel van mijn klanten komen ook lopend naar mijn winkel.”

“Ik heb twee soorten klanten, winkelende klanten die rondkijken in mijn winkel en ook rondlopen in de binnenstad. Voor deze bezoekers is het geen probleem om een korte afstand te moeten lopen tot de winkel. Daarnaast heb ik ook zakelijke klanten in mijn kantoorboekhandel. Deze klanten willen het liefst voor de deur parkeren, inpakken en weer weg.”

Samenvattend zijn de deelnemers in beide focusgroepen eensgezind over dat “parkeren”, niet inhoudt dat bewoners van de binnenstad dan ook direct voor hun huis kunnen parkeren. Er zijn simpelweg te weinig plekken in de binnenstad waardoor dat niet mogelijk geacht wordt. Daarom vinden deelnemers dat van bewoners mag worden verwacht dat zij een bepaalde afstand lopen naar hun woning. Bijvoorbeeld een afstand van zo’n 200 meter, of tot maximaal 3 minuten lopen vanaf de parkeerplek. Wel wordt hierbij de kanttekening gemaakt dat het voor minder valide personen mogelijk moet blijven om direct bij de woning te kunnen parkeren.

Daarnaast is ingegaan op het begrip “binnenstad” en is deelnemers voorgelegd wat zij precies verstaan onder de binnenstad van Enkhuizen als het gaat om het parkeerbeleid.

Hieruit volgt dat zowel bewoners als ondernemers een differentiatie aan brengen in het begrip “binnenstad”, waarmee in zowel de straatinterviews als de internetvragenlijst werd gedoeld op het gebied binnen de vestingwal (zie figuur 1 in bijlage A).

Citaat over de definitie van de binnenstad

“Niet iedere plaats binnen de binnenstad heeft dezelfde parkeerdruk. In een voorgaand systeem (voor het huidige systeem) is er onderscheid gemaakt tussen de binnenste binnenstad en de ring daaromheen, de buitenste binnenstad.”

Deelnemers van de focusgroepen spreken bij de definiëring van het begrip binnenstad over de “binnenste binnenstad” en de “buiten binnenstad”⁸. In de “binnenste binnenstad” zijn volgens de deelnemers relatief weinig parkeerplekken voor de bewoners. Daarbij komt dat op zomerse dagen of tijdens evenementen of festiviteiten in Enkhuizen de “binnenste binnenstad” bezoekers trekt waardoor er parkeerdruk ontstaat. Deze parkeerdruk speelt volgens de deelnemers veel minder in de “buitenste binnenstad” waardoor regulering van parkeerplekken hier minder van belang is.

4.5 Meest opvallend

Als inwoners, bezoekers en ondernemers wordt gevraagd zich te verplaatsen in de positie van wethouder dan geven zij unaniem aan dat de belangrijkste doelstelling van beleid zou moeten zijn dat bewoners van de binnenstad ook altijd moeten kunnen parkeren in de binnenstad. Het genereren van inkomsten voor de gemeente als doelstelling van parkeerbeleid wordt als minst belangrijk beschouwd.

Bij nadere definiëring van deze belangrijkste doelstelling geven inwoners aan bereid te zijn om een korte afstand te lopen van een parkeerplaats naar de woning (200 meter tot maximaal 3 minuten). Daarnaast geven ondernemers aan dat klanten bereid zouden moeten zijn om een bepaalde afstand te lopen naar de winkel of horecagelegenheid. Deze nadere invulling van de doelstelling, door zowel inwoners als ondernemers, laat zien dat bewoners niet per se voor de deur van hun woning hoeven te parkeren. Een korte afstand afleggen wordt acceptabel en redelijk geacht door zowel bewoners als ondernemers.

Daarnaast blijkt dat zowel bewoners, bezoekers als ondernemers een onderscheid aanbrengen in het begrip “binnenstad”. Er is sprake van een binnenste binnenstad en een buitenste binnenstad. Uit de focusgroepen blijkt dat parkeerregulering zich vooral moet richten op de binnenste binnenstad aangezien hier volgens bewoners, met name in het zomerseizoen tijdens evenementen, parkeerdruk ontstaat.

⁸ Binnenste binnenstad: het historische centrum van Enkhuizen waar winkels, cafés en restaurants zijn gevestigd. Buitenste binnenstad: het gebied tussen vestingwal en de binnenste binnenstad.

5. Beleidsplannen, gevolgen en maatregelen

In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe burgers in Enkhuizen aankijken tegen een vijftal beleidsplannen, de gevolgen hiervan en op een tweetal specifieke maatregelen.

De internetvragenlijst (N=481) vormt de basis voor de mening van burgers over beleidsplannen, gevolgen en maatregelen. Bij invulling van deze vragenlijst zijn respondenten expliciet in de positie van bestuurder geplaatst door te benadrukken dat bij beantwoording van deze vragen het belang van Enkhuizen voorop gesteld moest worden, en niet het eigen belang als bezoeker, inwoner of ondernemer. De introducerende tekst van de internetvragenlijst was als volgt:

Parkeren in Enkhuizen

Het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen is al jaren onderwerp van discussie binnen de Enkhuizer gemeenschap en politiek. Oplossingen zijn tot dusver lastig te vinden of stuiten op weerstand. Dit leidt tot onvrede en parkeeroverlast bij bezoekers, bewoners en ondernemers in de binnenstad.

De gemeente Enkhuizen wil graag tot parkeerbeleid komen waarvoor draagvlak bestaat vanuit de gehele Enkhuizer gemeenschap. Daarom worden in dit onderzoek burgers uitgedaagd om niet te antwoorden vanuit hun eigen belang, maar het algemeen belang van de stad Enkhuizen voorop te stellen.

Wat zou u doen, als u het voor het zeggen had?

U wordt gevraagd om in de schoenen te stappen van **de wethouder van Enkhuizen**. Welk parkeerbeleid is het beste voor inwoners, bezoekers en ondernemers van Enkhuizen? Het gaat dus niet om wat het beste voor u is, maar wat voor iedereen de best mogelijke oplossing is.

5.1 Beleidsplannen uit de internetvragenlijst

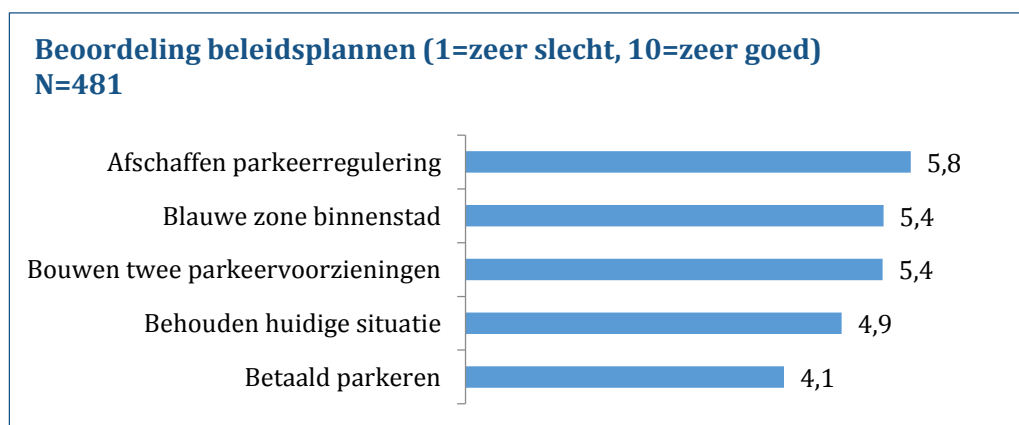
In de internetvragenlijst zijn vijf beleidsplannen geformuleerd waarover respondenten vervolgens hun mening konden geven. Een overzicht van deze beleidsplannen is weergegeven in onderstaande tabel.

Beleidsplannen	Nadere toelichting
Het behouden van de huidige situatie	In dit geval wordt er niets veranderd aan het huidige parkeerbeleid.
Afschaffen parkeerregulering	In dit beleidsplan wordt zowel het vergunningensysteem als de blauwe zone afgeschaft.

Betaald parkeren	Bezoekers moeten volgens dit beleidsplan gaan betalen voor parkeren. Inwoners en ondernemers blijven parkeren met vergunningen.
Aanleggen twee parkeerterreinen	Dit beleidsplan voorziet in het realiseren van twee parkeerterreinen aan de rand van de binnenstad, waar betaald geparkeerd kan worden.
Blauwe zone gehele binnenstad	Dit beleidsplan houdt in dat de gehele binnenstad een blauwe zone wordt. Voor inwoners van, en ondernemers in, de binnenstad geldt een ontheffingsbeleid.

Respondenten zijn bij beoordeling van deze plannen geïnformeerd over de voor- en nadelen van elk beleidsplan waarnaar vervolgens aan hen werd gevraagd of ze *als wethouder* de beleidsplannen een cijfer wilden geven en ze in volgorde van wenselijkheid wilden zetten.

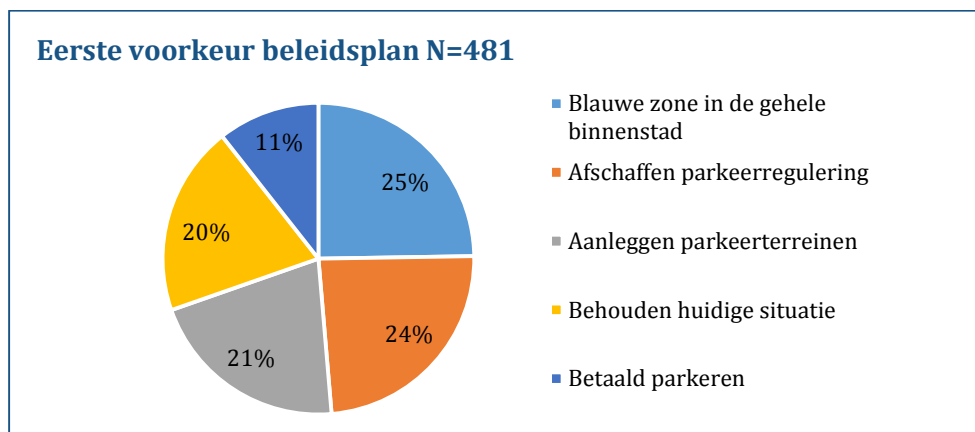
De cijfers laten zien dat het beleidsplan “Afschaffen parkeerregulering” de hoogste score krijgt met een cijfer van 5,8 op een schaal van 1 tot 10. ‘Betaald parkeren’ wordt lager beoordeeld met een 4,1. De overige beleidsplannen schommelen rond het cijfer 5: “Blauwe zone in gehele binnenstad” en “Aanleggen twee parkeerterreinen” scoren beide een 5,4, “Het behouden van de huidige situatie” scoort een 4,9.



Er bestaan verschillen tussen de categorieën wat betreft de uitgedeelde cijfers. Bewoners van de binnenstad geven “Bouwen twee parkeervoorzieningen” het hoogste cijfer (5,7). Ondernemers zijn meer te spreken over het afschaffen van de parkeerregulering (6,6), terwijl bezoekers de “Blauwe zone gehele binnenstad” met een 6,1 het hoogst waarden. Er zijn geen verschillen als het gaat om geslacht, opleiding of leeftijd.

Respondenten is vervolgens ook gevraagd om de verschillende beleidsplannen te rangschikken. Hieruit blijkt dat men uitermate verdeeld is over welk beleidsplan hun

eerste voorkeur heeft. Alleen “betaald parkeren” scoort duidelijk laag. Slechts door 11% wordt dit beleidsplan op de eerste plek gezet. Tussen de 20% en 25% van de respondenten zetten één van de andere plannen op de eerste plek. Het vaakst wordt het beleidsplan “Blauwe zone in de gehele binnenstad” op plek één gezet (25%). Dan volgen “Afschaffen parkeerregulering” (24%), “Aanleggen twee parkeerterreinen” (21%) en “Behouden huidige situatie” (20%).



Ook hier zijn wat verschillen naar de achtergrond van de respondenten. Het beleidsplan “Blauwe zone in de gehele binnenstad” wordt met name door ondernemers en bezoekers gewaardeerd. Respectievelijk zet 48% en 34% dit plan op de eerste plaats. Slechts 16% van de inwoners van de binnenstad zet dit beleidsplan op de eerste plek. 49% van de respondenten heeft “Blauwe zone in de gehele binnenstad” op de eerste of op de tweede plek staan. Dit geldt voor 48% van de respondenten voor “Aanleggen parkeerterreinen”, dat zodoende op meer steun lijkt te kunnen rekenen dan wanneer alleen naar de eerste keuze wordt gekeken.

Als respondenten “gedwongen” worden om hun eerste voorkeur uit te spreken, verschuiven de voorkeuren dus enigszins ten opzichte van de beoordelingen van de plannen. Desondanks blijkt, op basis van een correlatieanalyse, dat er een sterke relatie is tussen het gegeven cijfer en de uiteindelijke rangschikking van de beleidsplannen. Dit bevestigt dat respondenten, zoals verwacht, een geïnformeerde keuze hebben gemaakt.

Wanneer respondenten gecategoriseerd worden naar het doel dat ze het belangrijkste vinden, blijft er een redelijk verdeelde mening over het gewenste beleidsplan. Respondenten met *bewoners binnenstad* als eerste doelstelling (de meest belangrijke doelstelling, zie hoofdstuk 3), kiezen het vaakst voor “Blauwe zone in de gehele binnenstad” (30%), maar “Afschaffen parkeerregulering” en “Behouden huidige situatie” worden ook vaak bovenaan gezet (beide 22%).

Respondenten die vinden dat beleid zich moet richten op *toeristen*, kiezen ook het vaakste voor “Blauwe zone in de gehele binnenstad” (33%), net zoals zij die *ondernemers en werknemers* prioriteit geven (27%).

Respondenten met *bezoekers uit de regio en winkelend publiek* als eerste doelstelling kiezen echter vaker voor “Afschaffen parkeerregulering” (30%), al kiest 28% van hen ook voor “Blauwe zone in de gehele binnenstad”.

Zij die het behouden van een mooi *straatbeeld* als doelstelling het belangrijkste vinden, kiezen dan weer vaker voor “Aanleggen van parkeerterreinen” (34%). De respondenten die *inkomsten genereren* als belangrijkste doelstelling hebben geprioriteerd, is te klein om uitspraken over te doen, al lijken de uitkomsten erop te wijzen dat zij “Betaald parkeren” de voorkeur geven.

5.2 Gevolgen van beleidsplannen

Om de respondenten van de internetvragenlijst zo goed mogelijk te informeren over de beleidsplannen zijn deze voorzien van drie voordelen en drie nadelen.

Beleidsplannen	Voordelen	Nadelen
Behouden huidige situatie	<ul style="list-style-type: none"> - Aantrekkelijk voor bezoekers - Geen lang parkeren in binnenstad - Aantrekkelijk voor ondernemers 	<ul style="list-style-type: none"> - Niet kostendekkend - Extra handhaving nodig - Inefficiënt gebruik parkeergelegenheid
Afschaffen parkeerregulering	<ul style="list-style-type: none"> - Efficiënter gebruik parkeergelegenheid - Minder handhaving - Kostenbesparing 	<ul style="list-style-type: none"> - Toename aantal langparkeerders in binnenstad - Meer parkeerdruk - Inwoners minder bij huis parkeren
Betaald parkeren	<ul style="list-style-type: none"> - Minder fraudegevoelig - Minder parkeerdruk - Financiële opbrengsten 	<ul style="list-style-type: none"> - Onaantrekkelijk voor bezoekers/ondernemers - Betaalsysteem invoeren - Belemmerend voor sociaal verkeer
Aanleggen twee parkeerterreinen	<ul style="list-style-type: none"> - Minder parkeerdruk - Minder zoekverkeer - Minder handhaving 	<ul style="list-style-type: none"> - Risicovolle investering - Langetermijnproject - Onaantrekkelijk voor bezoekers/ondernemers
Blauwe zone gehele binnenstad	<ul style="list-style-type: none"> - Aantrekkelijk voor bezoekers/ondernemers - Efficiënter gebruik parkeergelegenheid - Geen lang parkeren in binnenstad 	<ul style="list-style-type: none"> - Meer auto's in de binnenstad - Meer parkeerdruk - Extra handhaving nodig

Aangezien bij beoordeling van de afzonderlijke beleidsplannen zich geen duidelijke voorkeur aftekent is een analyse gemaakt van alle voor- en nadelen ongeacht het beleidsplan. Hierbij zijn gelijke voor- en nadelen bij de verschillende beleidsplannen samengevat. Bijvoorbeeld het voordeel “Geen lang parkeren in de binnenstad” is een voordeel bij het behouden van de huidige situatie, alsook bij het beleidsplan om een blauwe zone te maken in de gehele binnenstad. Uit de gemiddelde scores van de voordelen blijkt dat met name de aantrekkelijkheid van het gebruik van het parkeerbeleid als belangrijkste aspect wordt beschouwd.

Voordeel van beleidsplannen	Gemiddelde score
Aantrekkelijk voor bezoekers/ondernemers	6,9
Kostenbesparing	6,8
Efficiënter gebruik parkeergelegenheid	6,6
Minder handhaving	6,5
Minder zoekverkeer	6,4
Minder parkeerdruk	5,9
Geen lang parkeren	5,8
Minder fraudegevoelig	4,8
Financiële opbrengsten	4,8

Tabel: Gemiddelde score per voordeel van beleidsplannen (schaal 1 t/m 10), N=481

Opvallend is dat kostenbesparing als een groot voordeel wordt ervaren, terwijl de financiële doelstelling van parkeerbeleid niet als belangrijk wordt aangegeven. Verder valt op dat gevolgen die te maken hebben met parkeerdruk geen hoge score krijgen.

Wanneer de rangschikking van de voordelen gesplitst wordt naar achtergrond, zijn er enkele verschillen waar te nemen tussen de categorieën. Bewoners van de binnenstad vinden het (verminderen van) gebruiksgemak van het parkeerbeleid een minder groot voordeel (of nadeel) dan bezoekers en ondernemers. Ook scoort bij hen kostenbesparing, gratis parkeren en efficiënter gebruik van parkeergelegenheid lager dan bij de andere groepen. Minder zoekverkeer, minder fraude en financiële opbrengsten scores juist hoger bij bewoners dan bij bezoekers en ondernemers.

Als wordt gekeken naar de nadelen van de beleidsplannen blijkt dat een vermindering in het gebruiksgemak wordt gezien als het grootste nadeel. Dit lijkt de bevinding in de straatinterviews te ondersteunen, namelijk dat het niet per se de drukte is die als probleem wordt ervaren. Vooral het gebruiksgemak van het parkeerbeleid wordt als belangrijk gezien. Minder bij huis parkeren, iets wat vooral voor de bewoners van de binnenstad vervelend kan zijn, wordt niet als een groot nadeel beschouwd.

Nadeel van beleidsplannen	Gemiddelde score
Onaantrekkelijk voor bezoekers/ondernemers	7,0
Belemmerend sociaal verkeer	6,9

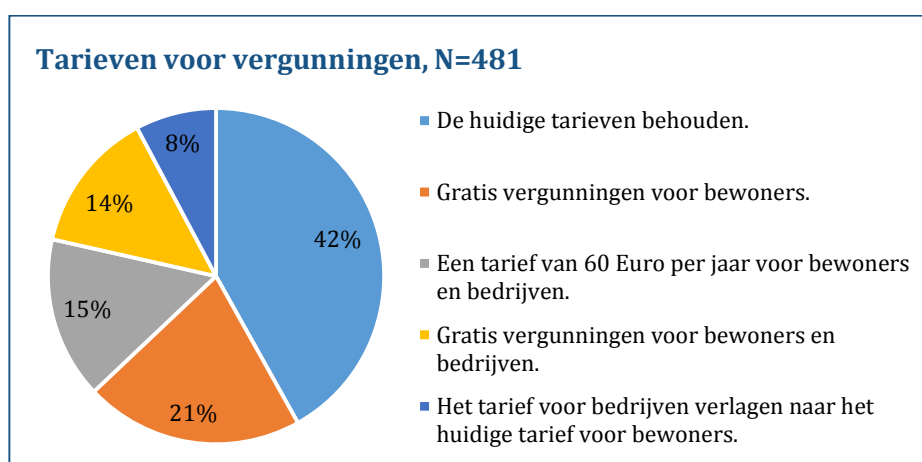
Toename lang parkeren in binnenstad	6,2
Langetermijnproject	6,1
Inefficiënt gebruik parkeergelegenheid	5,9
Minder bij huis parkeren	5,9
Meer parkeerdruk	5,8
Risicovolle investering	5,6
Betaalsysteem invoeren	5,6
Extra handhaving	5,3
Niet kostendekkend	4,3

Tabel: Gemiddelde score per nadeel (schaal 1 t/m 10), N=481

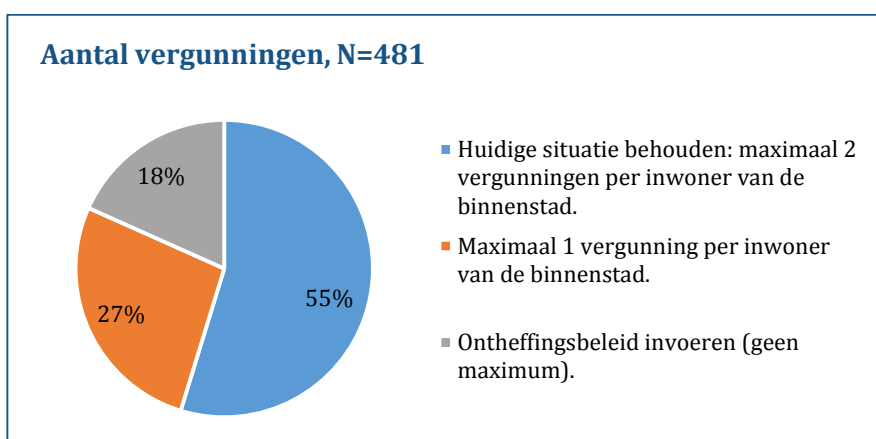
5.3 Maatregelen uit de internetvragenlijst

In de internetvragenlijst zijn naast beleidsplannen en de afzonderlijke gevolgen daarvan ook een aantal specifieke maatregelen voorgelegd met betrekking tot de tarieven van de vergunningen, en het maximum aantal uit te geven vergunningen per bewoner voorgelegd.

Als het gaat om de tarieven dan geeft gemiddeld 42% van de respondenten aan niets te willen veranderen aan de huidige tarieven. Ondernemers wijken af van de gemiddelde antwoorden. Hoewel ook bij hen het behouden van de huidige situatie de meeste stemmen krijgt, pleit 26% voor gratis vergunningen voor bewoners en bedrijven. Bezoekers van de binnenstad kiezen wat vaker voor gratis vergunningen voor bewoners (25%) en een tarief van 60 Euro voor bewoners en bedrijven (23%).



Ook het behouden van het maximum van twee parkeervergunningen wordt door een ruime meerderheid gezien als meest wenselijke optie (55%). 27% wil dit graag verlaagd zien naar maximaal één per huishouden.



Ondernemers zijn wat meer verdeeld over het aantal vergunningen dan bewoners en bezoekers van de binnenstad. 41% van de ondernemers kiest voor het behouden van de huidige situatie, 33% voor maximaal één vergunning per inwoner van de binnenstad en 26% voor ontheffingsbeleid.

5.4 Maatregelen uit de straatinterviews

In de straatinterviews werd ook aan respondenten gevraagd om zich te verplaatsen in de positie van wethouder en maatregelen te noemen die zij als wethouder zouden nemen. De vraagstelling hierbij was:

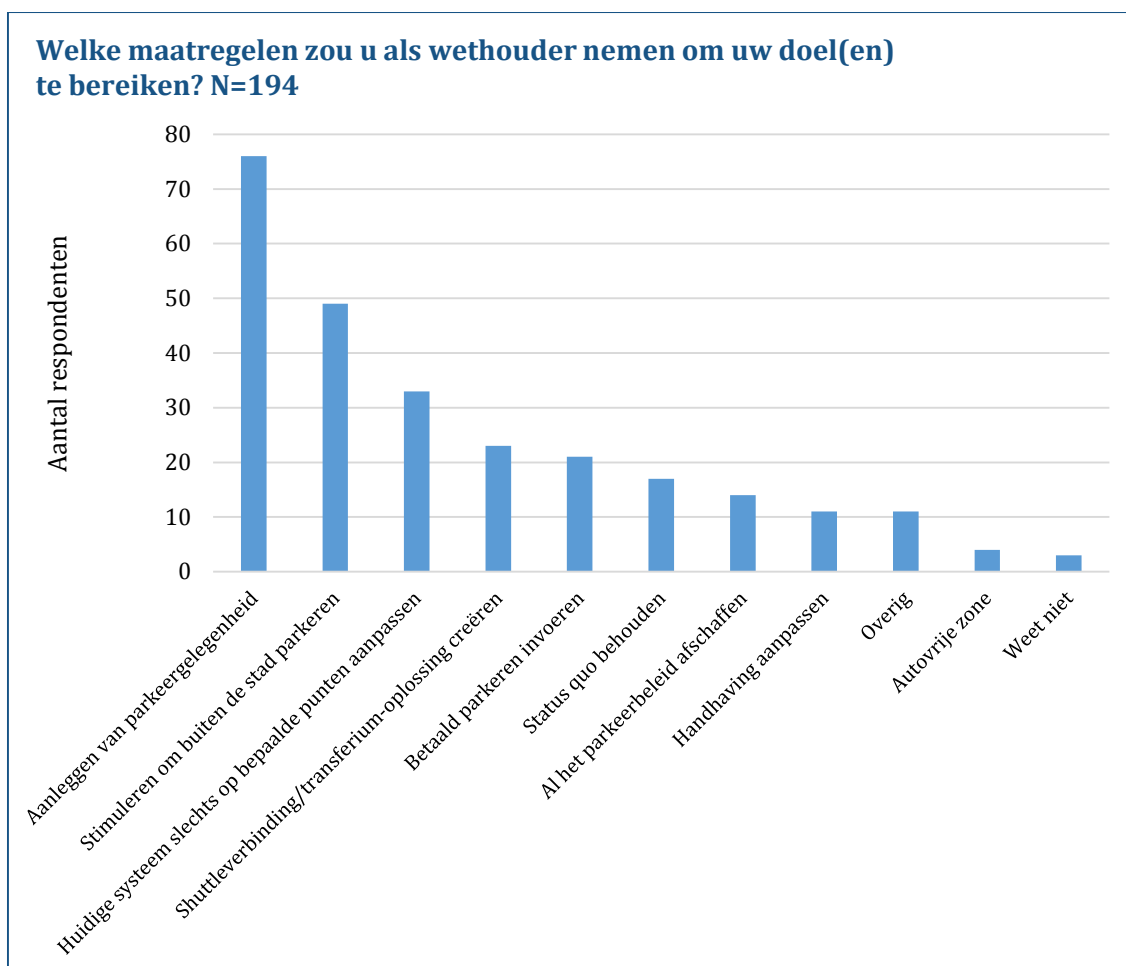
“Stel u bent wethouder en u heeft de doel(en) voor ogen die u als meest belangrijk heeft aangegeven. Welke maatregelen zou u dan als wethouder nemen om uw doel(en) te bereiken?”

De antwoorden van respondenten zijn ingedeeld in verschillende categorieën (zie onderstaande tabel). Dit was een open vraag, dus de antwoorden van respondenten vielen in sommige gevallen in meerdere categorieën. Respondenten kregen bij deze vraag alle ruimte om te antwoorden, waarnaar de antwoorden later zijn gecategoriseerd. Mede hierom geven deze resultaten slechts een grove indicatie van de mening van de respondenten van de straatinterviews.

Categorie van maatregelen	Aantal respondenten
Aanleggen van parkeergelegenheid (dit kan zijn parkeerplaats, parkeergarage, parkeerkelder)	76
Stimuleren om buiten de stad parkeren	49
Huidige systeem slechts op bepaalde punten aanpassen	33
Shuttleverbinding/transferrum-oplossing creëren	23
Betaald parkeren invoeren	21
Al het parkeerbeleid afschaffen	14
Status quo behouden	17

Handhaving aanpassen	11
Overig	11
Autovrije zone	4
Weet niet	3

Tabel: Gecategoriseerde maatregelen uit open vraag, N=194.



Duidelijk is (zie ook bovenstaande figuur) dat veel respondenten als wethouder meer parkeergelegenheid zouden creëren, waarvoor zij verschillende opties noemen. Ook willen veel mensen extra parkeerplaatsen maken aan de randen van het centrum, zodat de binnenstad ontlast wordt. De aanleg van nieuwe parkeergelegenheid zou volgens een deel van de respondenten dan ook buiten de binnenste binnenstad moeten worden gerealiseerd.

Citaten straatinterviews over meer parkeergelegenheid

“Ik zou op de Vijzelstraat een goede ondergrondse parkeergarage bouwen. Als ik daar zou moeten betalen, heb ik dat er voor over.”

“Ik zou meer parkeergelegenheid aanleggen, het maakt me niet uit waar”.

“Er moet een parkeergarage boven de grond komen bij het station. Over de kosten van parkeren kan dan gepraat worden.”

“Ik zou de parkeergelegenheid bij het oude ziekenhuis open houden. Ook zou ik van het Schootsveld een parkeergelegenheid en evenemententerrein maken.”

Hiermee hangt samen dat veel mensen als wethouder voorstander zouden zijn van het stimuleren om buiten de stad te parkeren. Dit geldt met name voor toeristen die Enkhuizen bezoeken. Een gedeelte van de respondenten ziet een shuttleverbinding of een transferium-constructie als een deel van de oplossing.

Citaten straatinterviews over buiten de binnenstad parkeren

“Aan de rand van de stad zou ik parkeergelegenheid voor toeristen realiseren. Eventueel kan daarbij een bus/looproute aangelegd worden.” Een andere respondent zegt: *“Ik zou een shuttle verbinding maken, waardoor het transferium verbonden wordt met de stad, tegen kleine vergoeding.”*

“Ik wil meer parkeergelegenheid vlak buiten binnenstad, misschien met een pendelbus.”

Zowel het invoeren van een betaald-parkeren systeem als het behouden van de huidige situatie worden door weinig respondenten genoemd als maatregel die zij zouden nemen als wethouder. Dit lijken opties te zijn die niet erg breed gedragen worden.

Citaten straatinterviews over betaald parkeren en status quo behouden

“Ik zou zorgen dat je overal kunt staan maar wel betaald parkeren. Er moeten genoeg plekken zijn. Niet betalen betekent dat je verder moet lopen.”

“In mijn beleving is het parkeerbeleid prima. Er hoeft niets veranderd te worden.”

Respondenten noemen echter wel relatief veel maatregelen die in onze ogen slechts een kleine aanpassing zijn op de huidige situatie (33 respondenten).

Citaten straatinterviews over huidige systeem slechts op bepaalde punten aanpassen

“Ik vind de blauwe zones prettig. Dit is een bijdrage aan het centrum. Bij het station parkeren moet gratis blijven, maar ik zou de maximale tijd dat men op een blauwe zone mag blijven staan, aanpassen naar 1,5 uur.”

“Ik vind de kraskaarten door de week flauwekul: er is dan maar weinig verkeer. Ik zou een aantal gele zones invoeren, hier mogen geen auto’s geparkeerd worden.”

“Ik zou voor winkelend publiek, als die heel eventjes iets willen kopen, meer laad- en losplekken realiseren. Ik zou ook meer blauwe zones creëren zodat bezoekers daar de auto kwijt kunnen.”

De maatregelen die in deze categorie genoemd worden, zijn zeer divers en uiteenlopend. Zo zijn er bijvoorbeeld respondenten die de maximale parkeertijd in de blauwe zones zouden willen verhogen, terwijl andere respondenten de maximale parkeertijd liever zouden willen verlagen. De maatregelen in deze categorie hebben met elkaar gemeen dat zij aanpassingen zijn op het huidige parkeersysteem en niet een volledig nieuw systeem voorstellen.

Een relatief klein aantal mensen (14 respondenten) geeft aan dat zij als wethouder parkeerregulering zouden afschaffen en het parkeren volledig vrij zouden maken in de binnenstad.

Citaten straatinterviews over afschaffen van het parkeerbeleid

“Ik wil helemaal geen vergunningen meer. Er is nooit een probleem geweest, dat probleem is gemaakt.”

“Ik zou alles vrijgeven, het reguleert zichzelf. Op dit moment is er voldoende parkeergelegenheid.”

Elf respondenten geven expliciet aan dat zij als wethouder de handhaving van het parkeerbeleid zouden willen veranderen. In deze categorie zijn dus zowel respondenten die strengere handhaving willen, als respondenten die juist soepeler met handhaving om zouden willen gaan. Uit de focusgroep blijkt dat de deelnemers minder strenge handhaving willen op toeristen en bij evenementen, en juist strengere handhaving op verkeerd parkeren en ‘privé’-bordjes op parkeerplaatsen.

Citaten straatinterviews over handhaving

“Ik zou meer handhaving willen in de binnenstad.”

“Met drukte zou ik niet te streng handhaven, laat dit gaan.”

5.5 Andere beleidsrichtingen uit focusgroepen en internetvragenlijst

Gezien de verdeeldheid van respondenten over de verschillende beleidsplannen en de daarbij horende voor- en nadelen is in de tweetal verdiepingssessies met zowel ondernemers als met bewoners en bezoekers dieper ingegaan op deze verdeeldheid, en op de mogelijke alternatieve plannen. Daarnaast hebben respondenten in de internetvragenlijst in grote getalen de open vraag ingevuld (N=222) waarmee zij konden

reageren op de geformuleerde beleidsplannen. Op basis van deze analyses tekenen zich drie alternatieve beleidsrichtingen af.

Parkeerbelasting piekdagen Enkhuizen

Ten eerste komt naar voren dat de parkeerdruk zich vooral lijkt voor te doen tijdens grote evenementen en festiviteiten in het zomerseizoen.

Citaten uit de focusgroepen

“Hier heb je alleen in de zomer in het hoogseizoen last van veel geparkeerde auto’s. Ik stel voor om op de paar drukke dagen in het hoogseizoen, bijvoorbeeld wanneer er evenementen zijn, een parkeer code rood af te geven. Dit zou dan betekenen dat de ondernemers en bewoners hun auto op een plaats buiten de binnenstad te parkeren, zodat er meer ruimte beschikbaar is voor toeristen. De bewoners en ondernemers moeten dan iets verder lopen, maar op deze manier faciliteren zij de bezoekers.”

“De parkeerplaats achter het station staan op zaterdagen in het zomerseizoen altijd vol. Enkhuizenaren verwijzen altijd naar deze parkeerplaats wanneer bezoekers vragen waar zij kunnen parkeren, maar deze parkeerplaats is dan vol. In de winter is het juist heel rustig op de parkeerplaats bij het station.”

“Alleen in het weekend is er een probleem, wanneer er toeristen en dagjesmensen naar Enkhuizen komen. Ik waarschuw mijn klanten wel eens dat ze ofwel een kraskaart moeten neerleggen, of op een blauwe zone moeten gaan staan voor maximaal 3 uren.”

“Bij Syngenta [onderneming red.] is een grote parkeerplaats die in weekenden in principe leeg is. Dit zou misschien een oplossing zijn, want de afstand is goed te lopen en bezoekers komen dan via de Koepoort de stad binnen. Dit is een mooie route.”

“Aan de noordelijke kant van de stad is een groot mogelijk parkeerterrein waar vroeger een camping was. Dit zou gebruikt kunnen worden voor parkeerplaatsen tijdens piekdagen. Het is echter wel een eindje wandelen naar het centrum.”

“Bij Sprookjeswonderland in de buurt is heel veel parkeerplaats maar de parkeerplaats is eigendom van het park.”

Wanneer binnen de focusgroep naar oplossingen wordt gevraagd geven deelnemers aan dat er op een slimmere manier gebruik moet worden gemaakt van de al bestaande parkeergelegenheden en (openbare) terreinen in, en net buiten, de binnenstad. Dit verlicht de parkeerdruk in de binnenste binnenstad en zorgt er ook op piekdagen voor dat de situatie houdbaar is en blijft. Daarnaast geven respondenten van de internetvragenlijst in reacties aan dat tijdens de piekdagen in Enkhuizen moeilijk parkeerplaatsen te vinden zijn.

Opmerkingen internetvragenlijst

“Extra parkeer terreinen is leuk, echter woon ik aan het NS terrein en heb eens bij gehouden hoe vaak deze vol staat. Door de weeks is hij bijna helemaal leeg!!! In de weekenden in de winter ook. Alleen in de zomer met evenementen staat hij vol. Kortom moet er zoveel geld worden uitgegeven aan extra plekken? Het misschien een idee om in de zomer het parkeren te versoepelen door bv de hele stad blauwe zone en in de winter niet.”

“Het huidige parkeerbeleid functioneert niet goed en zeker niet voor mensen die in het kernwinkelgebied wonen. Als mijn man door de weeks thuiskomt uit zijn werk moet hij vaak zoeken naar een parkeerplaats op een vergunningsplek. Hij vindt die vaak niet en zeker in het zomerseizoen niet, als weer eens blijkt dat er auto's zonder vergunning op deze plekken staan. Hij kan dan niet anders dan de auto in de blauwe zone parkeren, voorzien van een parkeerschijf. Het nadeel hiervan is dat je er dan aan moet denken om op tijd je parkeerschijf te verzetten, omdat je anders een boete riskeert of als er inmiddels wel een plekje vrij is gekomen de auto alsnog op een vergunningsplek neerzetten. Als er iets bijzonders in de stad te doen is en iedereen zou zijn auto overal mogen neerzetten dan kan je het als binnenstadinwoner wel schudden om een parkeerplek te vinden! Al met al vind ik het niet makkelijk om een goed parkeerbeleid uit te zoeken, omdat overal wel voor- en nadelen aan vast kleven. Succes!”

“Het hele parkeerbeleid is overdreven. Er zijn slechts enkele knelpunten en momenten. Rondom havens en musea. En dat is alleen zomers. Geef de binnenstad vrij. Zo kunnen bezoekers rustig vertoeven en hun geld uitgeven. Men moet af van het beeld dat wij Amsterdam zijn! Wat is overlast? Een enkele keer moeten zoeken naar een parkeerplek? Nee overlast is naar mijn mening meer veroorzaakt door al die veranderingen in de verkeersstroom. Neem bijv. Eenrichtingsverkeer op Kaasmarkt/Noorderhavendijk. Eenrichtingsverkeer Vissersdijk. Westerstraat tussen Molenweg en Prinsenstraat. Afsluiting Venuslaan. Al deze maatregelen zorgen voor extra verkeersdruk. Net als het vergunningbeleid op eigen grond en walkant. Te zot voor woorden.”

De “binnenste binnenstad”

Ten tweede blijkt dat deelnemers en respondenten van de internetvragenlijst vooral vinden dat de parkeerregulering zich zou moeten richten op de binnenste binnenstad. Bijvoorbeeld om te garanderen dat het historische karakter behouden blijft en dat daarom hier minder geparkeerd zou moeten worden.

In de focusgroep komt ook naar voren dat bewoners van Enkhuizen graag differentiatie in beleid willen zien tussen de binnenste binnenstad en de buitenste binnenstad. De situatie in deze twee gebieden is verschillend en de parkeerdruk wordt anders ervaren.

Citaten uit de focusgroepen

“Niet iedere plaats binnen de binnenstad heeft dezelfde parkeerdruk. In een voorgaand

systeem (voor het huidige systeem) is er onderscheid gemaakt tussen de binnenste binnenstad en de ring daaromheen, de buitenste binnenstad.”

Een van de deelnemers over het alleen toegankelijk maken van de binnenste binnenstad voor vergunninghouders: “De bezoekers kunnen dan parkeren op vrije of betaalde plaatsen buiten de kern van Enkhuizen. Buiten de binnenste binnenstad is daarom meer behoefte aan parkeerplaats. De binnenste binnenstad krijgt op deze manier ook een beter straatbeeld. Veel auto’s van toeristen in de binnenstad is lelijk, dat moet je niet willen. Op deze manier worden toeristen vriendelijk uit de binnenste binnenstad geweerd.”

Wanneer de optie geopperd wordt om de gehele binnenstad vrij te geven en geen parkeerregulering in te voeren in de binnenstad, maakt een aantal deelnemers zich zorgen over de hoeveelheid toeristen die dan in de binnenstad zullen komen om te parkeren. Deelnemers geven aan dat in dit geval een grotere, en eventueel nieuw aan te leggen parkeerterrein wenselijk is. Vervolgens moeten toeristen en bezoekers met zachte dwang richting deze parkeerplaats worden gedirigeerd door te investeren in duidelijke bebording.

In de binnenste binnenstad is relatief weinig ruimte om te parkeren voor de deur. Bovendien is het op mooie dagen of tijdens evenementen erg druk met bezoekers van buiten de binnenstad of buiten Enkhuizen. De druk op het parkeersysteem is in de binnenste binnenstad hoog. In de buitenste binnenstad is er juist vaak genoeg ruimte om te parkeren (bijvoorbeeld in de Boerenhoek). In de ogen van de focusgroep is het daarom niet nodig om voor de buitenste binnenstad een vergunningensysteem te hebben.

In de internetvragenlijst hebben veel respondenten opmerkingen gemaakt over de binnenstad. Veel van deze opmerkingen duiden er op dat men graag langparkeerders zou willen weren uit de binnenste binnenstad.

Opmerkingen internetvragenlijst

“Een combinatie [van de beleidsplannen, red.] is niet mogelijk? Ik vind de “binnenstad” te groot. Het gaat toch eigenlijk echt alleen om het winkelgebied. Het is zo'n onzin om op bijvoorbeeld de oostertuinstraat ofzo een blauwe kaart of vergunning neer te moeten leggen. Net alsof een toerist of dagje shopper helemaal hier gratis gaat parkeren.”

“De aan te leggen parkeerterreinen dienen niet het straatbeeld van de binnenstad te verstoren. Dus niet tussen de “gezellige” straten/woningen in maar bijv. een garage onder nieuwbouwprojecten aan de rand van de binnenstad of bijvoorbeeld nabij een busstation waar dan gratis (op vertoon van de parkeerkaart) gebruik van kan worden gemaakt.”

“Enkhuizen moet zoveel mogelijk autovrij. De afstanden vanaf parkeerterreinen zijn niet te groot. Enkhuizen is een middeleeuws stadje, niet gebouwd op autoverkeer.”

“Het havengebied ‘t Suud zou geheel auto vrij moeten zijn, het is het visitekaartje van Enkhuizen.”

“Het zou mooi zijn als het echte centrum autoluw/vrij wordt en een echt wandelgebied wordt. Echte centrum: alles rond Westerstraat, Breedstraat, Venedie Dijk etc.”

“Ik vind het belangrijk dat het verkeer in de binnenstad beperkt blijft. Geen opstoppingen, vervuiling lucht etc. Maar ook weer belangrijk dat de middenstand voldoende aantrekkingskracht behoudt.”

“Misschien één parkeerterrein aanleggen voor langparkeerders buiten de stad.”

Aanleg extra parkeervoorzieningen

In de focusgroepen is uitgebreid gesproken over de mogelijkheid om de parkeergelegenheid in Enkhuizen uit te breiden.

Citaten uit de focusgroepen over extra parkeervoorzieningen

“Er is te weinig parkeerplaats binnen de binnenste binnenstad voor de toeristen. De toeristen moeten daarom ergens anders parkeren. Een breed gedragen oplossing zou zijn om aan de rand van het centrum meer parkeerplaats te maken. Langs de toegangswegen kunnen dan al borden staan die leiden naar een grote parkeerplaats voor toeristen. Belangrijk hierbij is dat het vooral duidelijk moet zijn. Er moeten grote borden ‘Gratis Parkeren’ komen.”

“Het Schootsveld zou hiervoor gebruikt kunnen worden, hoewel dit volgens sommigen zonde is van het mooie gebied daar.”

“Een plek zoeken voor een nieuwe parkeerplaats is ook een enquête waard.”

Ook in de opmerkingen van deelnemers aan de internetvragenlijst komt veelvuldig terug dat met het bouwen van extra parkeerplaatsen de “geringe parkeerproblematiek” kan worden weggenomen.

Opmerkingen internetvragenlijst over extra parkeervoorzieningen

“De tuin van het oude ziekenhuis is een mooie plek om parkeerterrein te worden of zelfs het gebouw met veel aanpassingen.”

“Ten opzichte van de “aanleg van parkeerterreinen” ontbreekt het inrichten van een shuttle-dienst naar de binnenstad (bij voorkeur te financieren door de middenstand. Als de middenstand dat niet rendabel vindt, is aanleg van een tweede parkeerterrein obsoleet.)”

“Parkeerterrein aan de noord- en zuidzijde van de binnenstad is een goed alternatief. Afstand naar winkelgebied of museum is te belopen. Ook hier het eerste uur gratis zal het gebruik

ervan belonen. Huidig parkeerbeleid is onoverzichtelijk. Dat bewoners van de binnenstad moeten betalen voor een vergunning is niet juist. Parkeren met schijf kost niets. Maatregelen voor parkeren moet kostendekkend zijn. Maar hoe?"

"Parkeren bij station, direct een verdieping erop maken, Bootmodel Zuiderzeemuseum beperken, bezoekers door de stad naar ZZM, parkeergarage onder ah plein, absoluut geen betaald parkeren of blauwe zone, zorg voor beleid met meer, betere parkeerplekken voor de toekomst, Enkhuizen wordt tot 2e Volendam, accepteer dit!"

"Wat mij betreft is de aanleg van een parkeerterrein een goede zaak. Echter betalen om te parkeren zal niet veel goeds brengen voor de gemeente Enkhuizen daar men bij het Streekhof gratis kan parkeren en er meer winkels zijn. Het auto vrij maken van het winkelhart is van heel groot belang. Tevens dient de gemeente iets te doen aan het verschrikkelijke aangezicht van het Vendie, een blik in de toekomst zou overwogen kunnen worden. Tevens ben ik van mening dat parkeren voor €30 per jaar wat zuinig is vergeleken met A'dam waar je voor €30,- een dagdeel kan parkeren. Verdere versoepeling van het parkeer beheer moedig ik aan. Als voorbeeld: Hele vervelend om na een gezellig etentje een parkeerbon van €90,- aan te treffen. Ik wens de gemeente veel wijsheid toe met nemen van deze beslissing."

"Het aanleggen van meer parkeerplaatsen in combinatie met het aanleggen van parkeerterreinen heeft mijn voorkeur. Om de parkeerdruk voor de bewoners te verzachten kan b.v. een d.m.v. camera's bewaakt parkeerterrein aan de rand van de stad worden aangelegd waar bedrijfsbussen etc. kunnen worden geparkeerd. Gebruikers kunnen met de fiets of auto hun bus ophalen. Het effect zal zijn dat er 's avonds en in het weekend meer parkeergelegenheid zal zijn voor bewoners en bezoekers."

"Maak geen twee parkeerterreinen, maar 2 parkeergarages in het centrum. Laat de "ondernemers/inwoners" hierin participeren zodat zij kunnen mee beslissen en delen in de opbrengst. Maak het parkeertarief voordelig, of koppel er een kortingsbon aan. Cq. bij aankopen in de binnenstad korting op het parkeertarief. (achteraf betalen). Maak in de parkeergarage ook ruimte voor het kantoor van de dienst "handhavers/stadsbeveiliging" Werk voor de aanbesteding met ondernemers uit West-Friesland. Dit is misschien ook een mogelijkheid om er met De Nijs uit te komen."

5.6 Meest opvallend

Meningen over de maatregelen en beleidsplannen lopen sterk uiteen. Dit blijkt uit de internetvragenlijst, straatinterviews alsook de focusgroepen. Er komt geen eenduidig beleidsplan naar voren dat de voorkeur krijgt boven alle andere beleidsplannen.

Uit de analyse van de voor- en nadelen blijkt dat men het gebruiksgemak van het parkeersysteem als meest belangrijke criterium ziet voor een beleidsplan. Dit lijkt de bevinding in de straatinterviews te ondersteunen, namelijk dat het niet per se de parkeerdruk is die als probleem wordt ervaren. Vooral het gebruiksgemak van het parkeersysteem wordt als belangrijk ervaren.

Uit de resultaten van de open vragen in de straatinterviews, internetvragenlijst en focusgroepen komt naar voren dat er op piekdagen in het zomerseizoen en tijdens weekenden regelmatig behoefte is aan extra parkeerplaatsen. Mede hierom wil een groot deel van de respondenten een extra parkeerterrein of parkeergelegenheid aanleggen, het liefst buiten de binnenste binnenstad, of 'slimmer' gebruik maken van bestaande terreinen net buiten de binnenstad die mogelijk als parkeerplaats kunnen fungeren.

6. Het geheel overziend

Het algemene beeld

Op basis van 202 straatinterviews, 481 respondenten van de internetvragenlijst en een tweetal focusgroep-sessies is de mening van de Enkhuizer gemeenschap over het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen verkend. Hierbij is een onderverdeling gemaakt in drie categorieën betrokkenen, namelijk inwoners, bezoekers en ondernemers van de binnenstad van Enkhuizen.

De resultaten van de straatinterviews laten zien dat een meerderheid van de respondenten weinig tot zeer weinig parkeeroverlast ervaart in de binnenstad van Enkhuizen. Zij geven aan dat er niet per se parkeerproblematiek wordt ervaren, maar vooral 'gebruiksproblematiek'. Wanneer men wel overlast ervaart gaat dat voornamelijk om het niet direct kunnen vinden van een parkeerplek bij de woning, met name aan het einde van de middag en in de avonduren. Van overlast, in de zin van parkeerdruk, is volgens respondenten slechts sprake in het zomerseizoen, en met name tijdens evenementen en festiviteiten.

Alhoewel er dus sprake is van weinig parkeerproblematiek is het algemeen publiek in dit onderzoek wel ontevreden over onderdelen van het huidige parkeersysteem. Ten eerste is de gebruiksvriendelijkheid een punt van zorg. Juist tijdens de drukke dagen in het zomerseizoen vinden respondenten het parkeersysteem tekortschieten in gebruiksgemak voor bezoekers. Deze ontevredenheid wordt ten eerste veroorzaakt door onoverzichtelijke bebording in de binnenstad en aan de randen van de binnenstad. Hierdoor is voor bezoekers niet duidelijk hoe het parkeersysteem werkt en waar wel en niet mag worden geparkeerd. Het systeem lijkt ingewikkeld en wordt door zowel bezoekers als bewoners niet als eenduidig ervaren.

Ten tweede wordt deze ontevredenheid veroorzaakt door de handhaving van het parkeerbeleid. Deze handhaving is volgens bewoners in sommige gevallen te streng terwijl juist op de drukke dagen in het zomerseizoen de handhaving soepeler zou moeten optreden om bezoekers van de binnenstad tegemoet te komen. Wij merken hier op dat zowel bewoners als ondernemers van de binnenstad bij beoordeling van deze gebruiksvriendelijkheid niet vanuit zichzelf redeneren, maar het belang van de Enkhuizer binnenstad centraal stellen door zich in de bezoeker van Enkhuizen te verplaatsen en vervolgens de 'pijnpunten' te benoemen.

Naast de beperkte gebruiksvriendelijkheid bestaat ontevredenheid over het oneigenlijk gebruik van de blauwe zones. Zowel ondernemers als inwoners benoemen dat de blauwe zones regelmatig langer worden gebruikt dan de toegestane maximale parkeerduur van

drie uur omdat de parkeerschijf, met name door werknemers van ondernemers, wordt doorgedraaid. Hierdoor zijn deze plekken langer dan drie uur bezet waardoor bezoekers niet gebruik kunnen maken van deze plaatsen wanneer zij kort willen parkeren. Tot slot worden de kraskaarten slecht beoordeeld, men ervaart het gebruik van de kraskaarten als onpraktisch en het gebruik van de kaarten straalt geen gastvrijheid uit richting bezoekers van inwoners.

Als wethouder zou ik...

Zowel in de internetvragenlijst als straatinterviews is aan respondenten gevraagd zich te verplaatsen in de positie van wethouder en te oordelen over doelstellingen van parkeerbeleid. De belangrijkste doelstelling van parkeerbeleid is volgens een grote meerderheid van de respondenten dat bewoners van de binnenstad ook altijd moeten kunnen parkeren in de binnenstad. Hierbij geven bewoners en ondernemers aan het redelijk en acceptabel te vinden dat een bepaalde afstand wordt afgelegd van parkeerplek naar woning (maximaal 200 meter of 3 minuten lopen). Gezien het unieke karakter van de Enkhuizer binnenstad met haar smalle straten is dit in sommige gevallen onvermijdelijk.

In de internetvragenlijst is respondenten vervolgens gevraagd te oordelen over verschillende beleidsplannen en enkele specifieke maatregelen. Ondanks de eensgezindheid over de doelstelling van parkeerbeleid, is er sprake van grote verdeeldheid als het gaat om de verschillende beleidsplannen en daarbij passende maatregelen. Er tekent zich geen beleidsplan af dat voor eenieder de voorkeur geniet. Een verklaring voor deze verdeeldheid is mogelijk dat respondenten de neiging hebben om allerhande oplossingen aan te dragen voor 'problematiek' waarvan de aard en omvang onbekend zijn. Hierdoor wordt de 'problematiek' door eenieder verschillend gepercipieerd wat leidt tot verdeeldheid over oplossingen.

Samenvattend

Samenvattend laten de resultaten zien dat er volgens de Enkhuizer gemeenschap geen sprake is van grootschalige parkeerproblematiek in de binnenstad van Enkhuizen. Wel zijn er een aantal centrale knelpunten, of eerder aanknopingspunten, te benoemen die verbetering of nader onderzoek behoeven. Deze punten zijn:

- De bewegwijzering voor parkeerplaatsen;
bebording is niet duidelijk genoeg voor zowel inwoners als bezoekers.
- De kraskaarten;
onpraktisch in gebruik en niet als gastvrij ervaren.
- De communicatie vanuit de gemeente;
er is behoefte aan berichtgeving vanuit de gemeente over verwachte drukke dagen en parkeerdruk op deze dagen.
- Extra parkeergelegenheid;

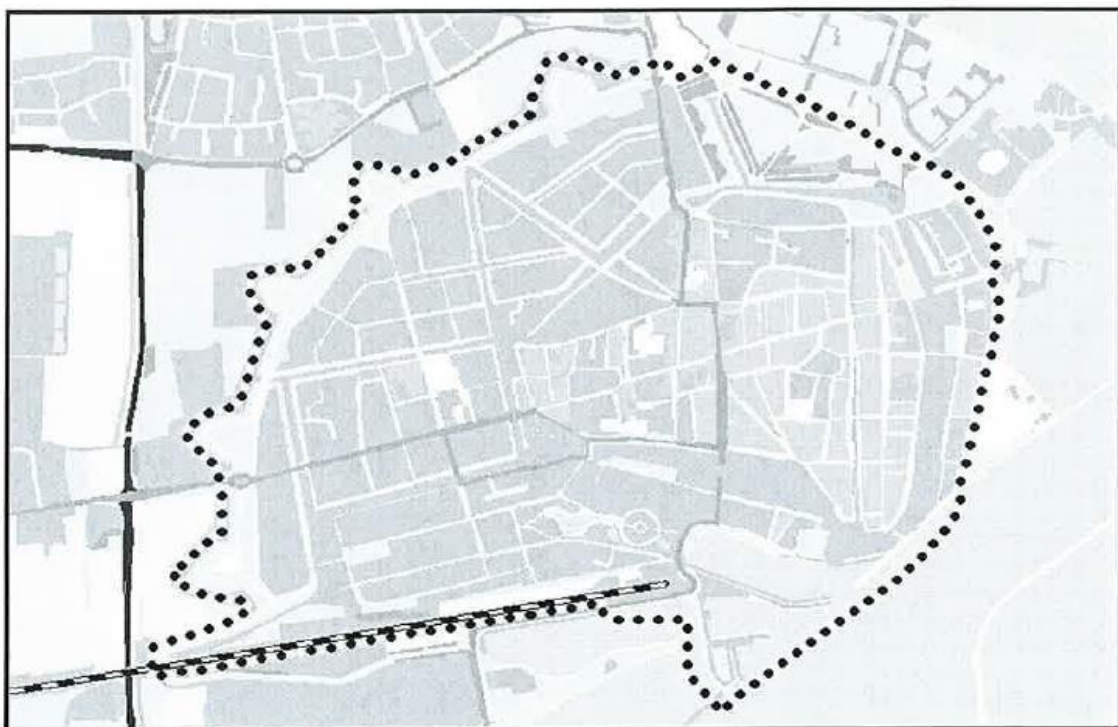
in het hoogseizoen en tijdens evenementen is er behoefte aan extra parkeergelegenheid buiten de binnenste binnenstad, met name voor bezoekers.

- Langparkeerders blijven weren;
het blijft nadrukkelijk gewenst om langparkeerders buiten de binnenstad te laten parkeren.
- Handhaving;
gastvrijheid betekent soms noodzakelijke soepelheid, zeker wanneer er vanwege het grote aantal bezoekers een tekort ontstaat aan parkeerplaatsen.

Gedurende het onderzoek hebben respondenten ook oplossingsrichtingen aan kunnen dragen. Het benutten van bestaande terreinen en parkeerplaatsen kan volgens respondenten een kostenbesparende mogelijkheid zijn om de parkeercapaciteit vlak buiten de binnenstad te vergroten. Op piekdagen kunnen, bijvoorbeeld door parkeerwachters, maar ook door gebruikmaking van digitale mobiele bebording aan de randen van de binnenstad, bezoekers worden gewezen op de aanwezigheid van deze extra parkeerplaatsen. Drukke dagen tijdens het hoogseizoen of tijdens evenementen vragen volgens respondenten om een soepeler handhavingsbeleid, duidelijke bewegwijzering en communicatie vanuit de gemeente over de te verwachte drukke dagen, zodat de Enkhuizer gemeenschap hierover is geïnformeerd en kan anticiperen.

Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording

Het publieksonderzoek dat gepresenteerd is in dit rapport, is opgebouwd uit drie onderzoeks-onderdelen, namelijk straatinterviews, een online vragenlijst en focusgroepen. In deze drie onderdelen is de burger gevraagd naar zijn mening en naar wat hij of zij zou doen wanneer hij of zij in de schoenen van de wethouder zou staan. De focus van het onderzoek ligt op het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen. In de onderstaande figuur is het gebied aangegeven van de binnenstad, dus binnen de vestingwallen.



• • • • • begrenzing

Figuur 1: Begrenzing van de binnenstad

Streetinterviews

Het eerste onderzoeks-onderdeel is de straatinterviews. Hierbij is de mening van het algemeen publiek over het huidige beleid in beeld gebracht door 202 straatinterviews te houden. De straatinterviews houden in dat mensen op straat gevraagd worden naar hun mening aan de hand van een gestructureerde vragenlijst. In deze gesprekken kan expliciet duidelijk worden gemaakt dat de respondent gevraagd wordt om een reactie als

bestuurder. Door vergelijking van de kernelementen opleiding, leeftijd en geslacht kan achteraf worden geconstateerd (theoretisch of, in de praktijk echter) dat het hier om een representatieve steekproef gaat. We hebben goede ervaringen met organisatie ervan door het gebruik van een stand op een markt.

Internetvragenlijst

Het tweede onderdeel van dit onderzoek bestaat uit de online vragenlijst. In totaal zijn er ruim 480 internetvragenlijsten ingevuld door inwoners van de binnenstad, inwoners van buiten de binnenstad, ondernemers en bezoekers. Het doel van de internetvragenlijst is om op een interactieve wijze inwoners, bezoekers en ondernemers in Enkhuizen, in de positie van bestuurder te brengen en hen geïnformeerd te laten meedenken over het parkeerbeleid. Het voordeel van een internetvragenlijst ten opzichte van straatinterviews is dat een grote hoeveelheid informatie op een overzichtelijke manier kan worden gepresenteerd, die respondenten vervolgens in hun eigen tempo kunnen verwerken.

Onderzoek naar beleidsopties

Het ontwerp van de internetvragenlijst is gebaseerd op de zogeheten Informatie-Keuze-Vragenlijst.⁹ Deze wetenschappelijk geteste methode is uitermate geschikt wanneer het gaat om wat meer technische problemen en oplossingen, waar burgers vaak onvoldoende kennis van hebben. Uit onderzoek blijkt dat bij traditionele vragenlijsten respondenten ondanks hun gebrek aan kennis wel een mening geven over technische beleidsvraagstukken zoals veiligheid in tunnels of dijken. Het blijkt echter dat zulke meningen niet stabiel zijn en gemakkelijk beïnvloed worden door het geven van andere informatie of de gemoedstoestand van de respondent.¹⁰ Daarnaast is een groot nadeel van traditionele vragenlijsten dat gevraagd wordt naar een evaluatie van verschillende beleidsopties, maar dat er geen keuze hoeft te worden gemaakt voor één van de opties. Dit kan leiden tot de situatie dat alle beleidsopties negatief beoordeeld worden, waaruit kan worden afgeleid dat geen van de opties geprefereerd wordt. In het geval van parkeerbeleid zou men dan moeten concluderen dat respondenten bij voorkeur géén parkeerbeleid zouden willen. Als respondenten gedwongen worden tot het maken van een keuze, dan kan bij het vergelijken van verschillende opties ook voor de ‘minst slechte’ optie worden gekozen.

Om respondenten een zo goed mogelijk geïnformeerde keuze te laten maken, is de rol van bestuurder extra benadrukt in de vragenlijst. Ten eerste wordt in de hele vragenlijst benadrukt dat men vanuit het algemeen belang moet redeneren en niet vanuit de eigen positie (bijv. als inwoner of ondernemer in de binnenstad van Enkhuizen). Ook wordt continu benadrukt dat men *als wethouder* moet beslissen. Ten tweede moeten

⁹ Neijens, P., J.A. De Ridder & W.E. Saris (1992) An instrument for collecting informed opinions. *Quality and Quantity*, 26-3, pp. 245-258.; Van der Salm, C.A., D. Van Knippenberg & D.D.L. Daamen (1995) A critical test of the choice questionnaire for collecting informed public opinions. *Quality and Quantity*, 31-2, pp. 193-197.

¹⁰ De Best-Waldhober, M., Daamen, D., Hendriks, C., de Visser, Erika, Ramirez, C.A., Faaij, A.P.C. (2008). *How the Dutch evaluate CCS options in comparison with other CO2 mitigation options : results of a nationwide Information-Choice Questionnaire survey*. Utrecht University Repository.

respondenten eerst aangeven welke doelstellingen van parkeerbeleid zij belangrijk vinden. Door hen te dwingen hier een keuze in te maken, worden de verschillende belangen (en de spanningen daartussen) waar een wethouder doorgaans rekening mee moet houden al direct. Ten derde zijn er van vijf beleidsplannen (waaronder één het behouden van de huidige situatie is) de drie belangrijkste voor- en nadelen verzameld. Dit is gedaan op basis van eerder onderzoek,¹¹ en in samenspraak met de klankbord- en begeleidingsgroep. Doordat respondenten aan elk voor- en nadeel een score moeten geven, kan er een totaalscore (Totale voordeelscore minus de Totale nadeelscore) worden berekend. Op deze manier worden respondenten geholpen om alle informatie te verwerken. Respondenten kunnen – maar hoeven niet – op basis van deze score een oordeel geven voor elk beleidsplan. Vervolgens kunnen ze – maar hoeven dit wederom niet te doen – op basis van deze oordelen de beleidsplannen in hun volgorde van wenselijkheid zetten. Zowel de eindoordelen als de volgorde van wenselijkheden geeft inzicht in de wenselijkheid van het huidige beleid ten opzichte van alternatieven.

Tot slot zijn ook, in samenspraak met de klankbord- en begeleidingsgroep, een tweetal maatregelen van het huidige beleid onder de loep genomen: het aantal vergunningen per inwoner en de tarieven van de vergunningen. Wederom konden respondenten op basis van informatie over de gevolgen de keuze maken voor het behouden dan wel het wijzigen van het beleid.

Focusgroepen

Het derde onderdeel van het onderzoek zijn de focusgroepen. De focusgroepen zijn verdiepingssessies waarin voorlopige resultaten aan de deelnemers worden gepresenteerd. Vervolgens wordt er met de kleine groep deelnemers gediscussieerd over de onderwerpen. De deelnemers krijgen de gelegenheid om hun mening te geven op de gepresenteerde punten. In het kader van dit onderzoek zijn er twee focusgroepen gehouden. De eerste focusgroep was met deelnemers die inwoner van Enkhuizen waren (zowel binnen als buiten de binnenstad). De tweede focusgroep bestond uitsluitend uit ondernemers in de binnenstad.

Klankbordgroep

Om het onderzoek maximale doorwerking te laten hebben is het gewenst dat er binnen de gemeenteraad geen discussie kan bestaan over details van de opzet en uitvoering van het onderzoek. Daarom is dit onderzoek uitgevoerd met constructieve betrokkenheid van leden van de gemeenteraad. Deze betrokkenheid is vormgegeven door een klankbordgroep met daarin raadsleden uit zowel de oppositie als coalitie partijen. Op een drietal momenten heeft de klankbordgroep gereflecteerd op het onderzoeksproces en op de eerste onderzoeksresultaten.

¹¹ Zie het volgende beleidsrapport: Graumans, E. & A. Helfrich (2008) *Beleidsplan Parkeren Enkhuizen*. Adviesbureau XTNT: Utrecht.

Beperkingen van het onderzoek

Straatinterviews

Het onderzoek kent een kleine steekproef per categorie bij de straatinterviews en de internetvragenlijst. Met name het aantal bezoekers niet-afkomstig uit de gemeente Enkhuizen is laag (N=35). Dit zou te maken kunnen hebben met het moment van de straatinterviews. In het voorjaar is het aantal toeristen en dagjesmensen in Enkhuizen nog niet het grootst. In het rapport wordt dan ook terughoudend omgegaan met de gegevens die slechts op deze kleine categorieën gebaseerd zijn.

De representativiteit in de categorieën bezoekers niet-afkomstig uit de gemeente Enkhuizen en ondernemers is niet vast te stellen, omdat er geen gegevens bekend zijn over de totale populatie van deze twee categorieën.

Internetvragenlijst

We hebben geprobeerd zoveel mogelijk onregelmatigheden in het respondentenbestand te verwijderen. Respondenten die te weinig tijd gebruikten om de vragenlijst goed in te kunnen vullen, zijn gewist. Ook respondenten die twee keer met hetzelfde IP adres de vragenlijst hebben ingevuld, hebben wij gewist uit het databestand. In de straatinterviews hebben wij ter controle gevraagd aan respondenten of zij al de internetvragenlijst hadden ingevuld. Het kan zijn voorgekomen dat respondenten na het straatinterview de internetvragenlijst alsnog hebben ingevuld. Dit hebben wij niet kunnen vaststellen. Ondanks de genomen maatregelen om vertekening van de gegevens te voorkomen, kan het in theorie zijn voorgekomen dat respondenten meerdere keren de internetvragenlijst hebben ingevuld. Dit zal echter een verwaarloosbaar kleine invloed hebben op de uiteindelijke resultaten.

Representativiteit internetvragenlijst

In vergelijking met de CBS statistieken van 2013 zitten er minder kinderen/jongeren (jonger dan 25 jaar) in de steekproef van de internetvragenlijst. Dat is logisch, aangezien de jeugd niet de doelgroep van het onderzoek is. Zij hebben geen auto en daarmee ook niet direct zicht op het parkeerbeleid. De groepen 25-35 jaar; 36-45 jaar; 46-55 jaar en ouder dan 65 jaar zijn vrij representatief, maar de groep 56-65 jaar is oververtegenwoordigd.

Het is duidelijk dat er een oververtegenwoordiging van hogeropgeleiden is (gemiddeld 28% in Nederland in 2012; 54% in de steekproef) en dus een ondervertegenwoordiging van middelbaaropgeleiden en vooral laagopgeleiden.

Bijlage 2 Vragenlijst straatinterviews

Vragenlijst publieksonderzoek Enkhuizen - April 2015

Dag mevrouw/meneer,

Mag ik u wat vragen?

Bij Nee: beëindiging vragenlijst, wijzen op: www.parkereninkenhuizen.nl

Bij Ja: "Zoals u wellicht weet heeft de gemeente Enkhuizen de onderzoeksgroep Crisistab gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de mening van inwoners en bezoekers van Enkhuizen over het parkeerbeleid in de binnenstad. Wij willen u hier graag enkele vragen over stellen. De afname van de vragenlijst duurt ongeveer 15 minuten." **[deze tekst uit het hoofd leren]**

1. Heeft u al meegedaan aan de internet vragenlijst op www.parkereninkenhuizen.nl ?

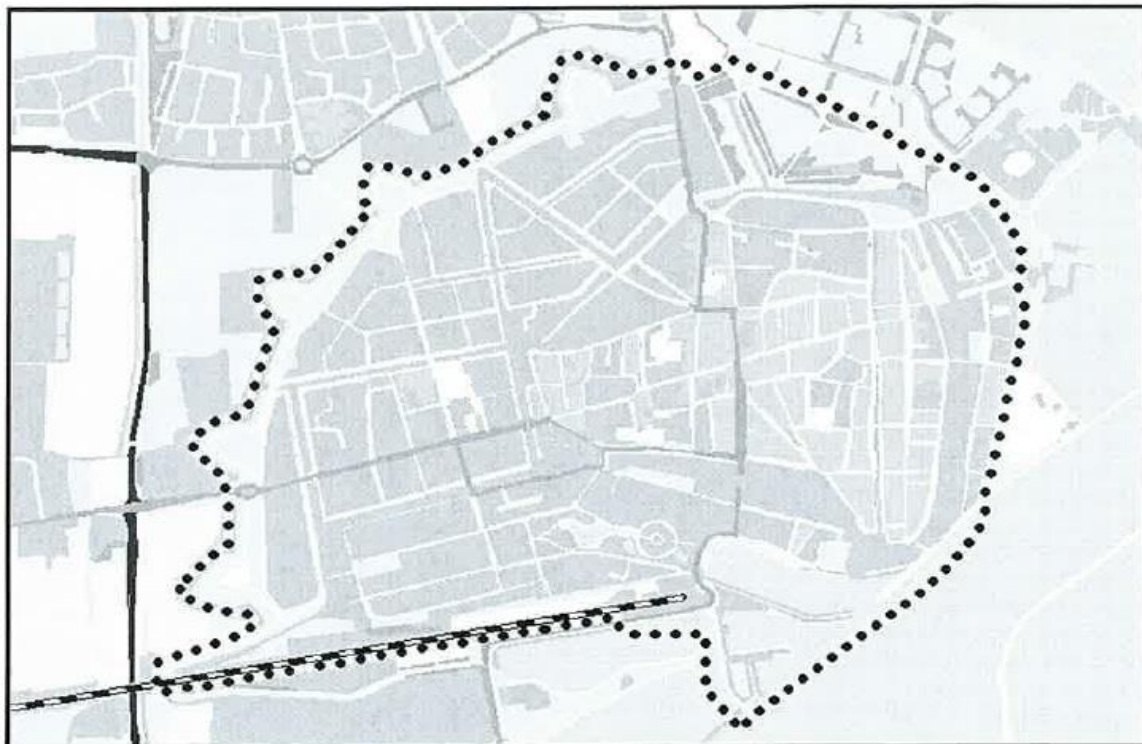
- Ja
 Nee

2. Welke van de volgende categorieën is op u het meest van toepassing? **[interviewer leest categorieën voor]**

- Inwoner van de binnenstad van Enkhuizen
- Ondernemer in de binnenstad van Enkhuizen
(bewoners van de binnenstad die ondernemer in de binnenstad zijn behoren tot deze categorie)
- Bezoeker van de binnenstad afkomstig uit de gemeente Enkhuizen
(bijvoorbeeld winkelend publiek uit de regio)
- Bezoeker van de binnenstad niet-afkomstig uit de gemeente Enkhuizen
(bijvoorbeeld toeristen)
- Werknemer in de binnenstad van Enkhuizen
- Anders, namelijk...

[Ter verduidelijking: we bedoelen met de binnenstad van Enkhuizen het gebied binnen de oude vestingwal, zoals te zien is op dit kaartje]

Begrenzing binnenstad



● ● ● ● ● ● ● ● begrenzing

3. Heeft u wel eens gebruik gemaakt van de parkeerplaatsen in de binnenstad van Enkhuizen?
 Ja
 Nee

4. Bent u bekend met de werking van het parkeersysteem in de binnenstad van Enkhuizen?
 Ja
 Deels
 Nee [ga door naar vraag 6]

5. Hoe beoordeelt u de gebruiksvriendelijkheid van het huidige parkeersysteem in de binnenstad van Enkhuizen?
 Heel goed
 Goed
 Neutraal
 Slecht
 Heel slecht

- Ik weet onvoldoende om te kunnen oordelen
 Geen mening
6. In welke mate ondervindt u parkeeroverlast in de binnenstad van Enkhuizen?
- Zeer veel
 Veel
 Niet veel, niet weinig
 Weinig
 Zeer weinig
 Ik ervaar geen overlast **[lees informatieblok 1 voor en ga door naar vraag 11]**
7. Welke soort parkeeroverlast ervaart u? **[meerdere antwoorden mogelijk]**
- Geparkeerde auto's die zorgen voor een minder aantrekkelijk straatbeeld
 Overlast van zoekverkeer in de binnenstad
 Zelf geen parkeerplaats kunnen vinden
 Langparkeerders
 Misbruik van parkeersysteem door gebruikers (fraudegevoelig)
 Anders, namelijk:.....
8. Wanneer ondervindt u deze parkeeroverlast gedurende de week?
[wanneer respondent bij vraag 7 meerdere soorten overlast ervaart, de meest ervaren overlast als uitgangspunt nemen voor vragen 8 t/m 10]
- 's ochtends
 's middags
 's avonds
 Altijd
 Geen parkeeroverlast gedurende de week
 Weet niet
 Niet relevant (bijvoorbeeld respondent is eenmalige bezoeker)
9. Wanneer ondervindt u deze parkeeroverlast gedurende het weekend?
- 's ochtends
 's middags
 's avonds
 Altijd
 Geen parkeeroverlast in het weekend
 Weet niet
 Niet relevant (bijvoorbeeld respondent is eenmalige bezoeker)

10. Wanneer ondervindt u deze parkeeroverlast door het jaar heen?

- Voorjaar
- Zomer
- Najaar
- Winter
- Het gehele jaar
- Weet niet
- Niet relevant (bijvoorbeeld respondent is eenmalige bezoeker)

[Voordat ik verder ga wil ik kort het huidige parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen toelichten]

Informatieblok 1

Samenvattend werkt het huidige parkeersysteem in de binnenstad van Enkhuizen als volgt: er zijn **vergunningen** beschikbaar voor bewoners en bedrijven die op aanvraag bij de gemeente verkregen kunnen worden. De kosten voor de bewonersparkeervergunning bedragen 26,40 euro en de kosten voor bedrijfsparkeervergunning bedragen 132,40 euro per jaar. Daarnaast zijn er **kraskaarten** voor bezoekers van bewoners en bedrijven die op aanvraag verkregen kunnen worden. Tot slot zijn er de '**blauwe zones**' waar met een parkeerschijf gratis kan worden geparkeerd voor een beperkte tijdsduur van maximaal 3 aaneengesloten uren.

11. Stelling: Het huidige parkeerbeleid zal er de komende jaren voor zorgen dat de parkeerproblematiek in de binnenstad van Enkhuizen **[interviewer leest categorieën voor]**:

- Sterk toeneemt
- Toeneemt
- Gelijk blijft
- Afneemt
- Sterk afneemt
- Weet ik niet

12. Hoe waardeert u de volgende onderdelen van het parkeersysteem in de binnenstad van Enkhuizen?

[interviewer leest categorieën uit tabel voor]

	'Blauwe zones' waar men gratis kan parkeren voor beperkte tijd	Kraskaarten voor bezoekers van bewoners en bedrijven	Vergunningen voor bewoners	Vergunningen voor ondernemers
Zeer goed				
Goed				
Neutraal				
Slecht				
Zeer slecht				
Weet ik niet				

[Wanneer respondent bij vraag 12 "slecht" of "zeer slecht" als antwoord heeft gegeven dan naar vraag 13. Zo niet, lees informatieblok 2 voor en ga door naar vraag 14]

13. Waarom waardeert u de bovenstaande maatregelen als slecht of zeer slecht? [kruis zelf o.b.v. antwoord respondent de opties aan]

- Onduidelijke voorlichting vanuit de gemeente
- Onduidelijke markering van verschillende zones in de binnenstad
- Onduidelijkheid over de werking van het vergunningensysteem
- Fraudegevoelig systeem van vergunningen
- Gebruikers van parkeerplaatsen houden zich niet aan de regels
- Het parkeerbeleid wordt niet gehandhaafd
- Anders, namelijk.....

.....

[Dan wil ik u nu graag de parkeerproblematiek in de binnenstad uitleggen vanuit het gemeentelijke oogpunt]

Informatieblok 2

Het huidige parkeerbeleid is momenteel verliesgevend voor de gemeente Enkhuizen, jaarlijks moet er ongeveer 90.000 Euro worden bijgelegd. Eén van de oorzaken hiervan is dat de opbrengsten uit de parkeervergunningen op dit moment niet de kosten dekken van de handhaving van het systeem. Deze jaarlijkse kosten kunnen gedekt worden door het invoeren van betaald parkeren, 1,50 euro per uur, voor bezoekers en een verhoging van de prijs voor een vergunning met 10 euro. Hierdoor kan op jaarbasis deze 90.000 euro anders besteed worden, bijvoorbeeld aan het opknappen van de binnenstad wat het straatbeeld ten goede zal komen.

14. **Stel u bent wethouder**, wat zouden dan de belangrijkste doelen moeten zijn van het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen?

[interviewer leest categorieën uit tabel voor]

[respondent mag slechts twee keer "zeer belangrijk" aangeven]

	De bereikbaarheid van de binnenstad voor toeristen verbeteren	Zorgen dat ondernemers en medewerkers in de binnenstad altijd kunnen parkeren	Zorgen dat bewoners van de binnenstad altijd kunnen parkeren in de binnenstad	Winkelend publiek uit Enkhuizen en de regio altijd parkeergelegenheid in de binnenstad bieden	Financieel doel: inkomsten genereren voor de gemeente	Het straatbeeld van de binnenstad verbeteren
Ze er belangrij k						
Belangrij k						
Neutraal						
Onbelan grij k						
Ze er Onbelan grij k						
Weet ik niet						

15. Heeft u naast bovenstaande doelen nog andere doelen die niet genoemd zijn maar die u wel belangrijk vindt **als wethouder**?

.....

.....

16. **Stel u bent wethouder**, wat zou u dan doen met de inrichting van het toekomstig parkeersysteem in de binnenstad?

**[u mag slechts één optie kiezen, wanneer respondent echt niet kan kiezen dan optie "anders" benoemen]
[interviewer leest opties voor]**

- Optie 1: ik laat de huidige situatie onveranderd met beperkte kosten voor vergunningen en het behouden van gratis parkeren voor bezoekers.
- Optie 2: ik verander de situatie door **én de vergunning te verhogen én betaald parkeren** voor bezoekers in te voeren zodat het parkeersysteem kostendekkend wordt.
- Optie 3: ik verander de situatie door **alleen de kosten voor de vergunning te verhogen** zodat het systeem minimaal kostendekkend wordt.
- Optie 4: ik verander de situatie door **alleen betaald parkeren voor bezoekers** in te voeren zodat het systeem minimaal kostendekkend wordt.
- Anders, namelijk:

17. **Stel u bent wethouder** en u heeft de doel(en) voor ogen die u als meest belangrijk heeft aangegeven in vraag 14 **[lees deze nogmaals hardop voor]**.

Welke maatregelen zou **u dan als wethouder** nemen om uw doel(en) te bereiken?

[instructie: als respondent niets weet opper dan de volgende mogelijkheden: parkeerterreinen bouwen, binnenstad afsluiten voor bezoekers, een digitaal systeem invoeren voor betaald parkeren, een shuttle verbinding creëren tussen stadrand en binnenstad]

.....

.....

.....

.....

.....

Dan wil ik u nu vragen om een aantal stellingen te beantwoorden. U moet hierbij niet meer als wethouder denken.

[Stellingen per respondent categorie, zie vraag 2 voor categorie bepaling:

- ondernemer binnenstad
- bezoeker binnenstad
- bewoner binnenstad

Let op: voor de categorie 'werknemer binnenstad' zijn geen extra stellingen, dus door naar de algemene slotvragen op pagina 11.]

Ondernemer binnenstad

Ik ben bang dat mijn omzet terugloopt wanneer bezoekers moeten betalen voor parkeren in de binnenstad.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

Ik denk dat ik meer klanten kan trekken wanneer zij voldoende parkeergelegenheid in de binnenstad van Enkhuizen hebben.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

Het winkelgebied in de binnenstad van Enkhuizen wordt aantrekkelijker wanneer auto's niet langer in de smalle straten geparkeerd staan.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

Bezoeker binnenstad

Ik zou niet meer naar de binnenstad van Enkhuzen komen wanneer ik 1 a 1, 50 euro per uur zou moeten betalen voor een parkeerplaats in de binnenstad.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

Als ik als bezoeker zou moeten betalen voor een parkeerplaats in de binnenstad betaal ik liever achteraf voor de tijd dat ik geparkeerd heb via een digitaal parkeersysteem, bijvoorbeeld met een mobiele telefoon applicatie (een App bijvoorbeeld: Yellowbrick¹²), dan vooraf te betalen voor een aantal uren of minuten.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

De binnenstad van Enkhuzen wordt aantrekkelijker wanneer auto's uit de binnenstad worden geweerd.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

¹² Yellowbrick is een aanbieder van parkeren per mobiele telefoon. Door via een app in te loggen wordt geregistreerd waar je geparkeerd staat. Aan jouw kenteken ziet de controleur dat je via Yellowbrick parkeert. Je betaalt achteraf aan via automatische incasso of creditcard.

Bewoner binnenstad

Ik zou het begrijpelijk vinden als de kosten van een bewoners parkeervergunning stijgen tot 50 euro per jaar zodat een beter en kostendekkend handhavingssysteem kan worden ingericht.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

Minder geparkeerde auto's in de binnenstad zou bijdragen aan mijn woonplezier.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

Ik zou het terecht vinden dat bewoners maar één parkeervergunning voor één auto mogen hebben.

- Helemaal mee eens
- Mee eens
- Neutraal
- Mee oneens
- Helemaal mee oneens
- Weet niet

[Om de representativiteit van onze steekproef te bepalen willen we u nog een aantal algemene vragen stellen]

Geslacht **[niet vragen]**

- Man
- Vrouw

Wat is uw leeftijd?

- <25 jaar
- 25-35 jaar
- 36-45 jaar
- 46-55 jaar
- 56-65 jaar
- Ouder dan 65 jaar

Wat is uw hoogst genoten opleiding?

- Lager onderwijs
- Voortgezet onderwijs
- Middelbaar beroepsonderwijs
- Hoger beroepsonderwijs
- Wetenschappelijk onderwijs

Wilt u op de hoogte gebracht worden van de uitkomsten van dit onderzoek?

Vul hier dan uw e-mailadres in:

[Alleen vragen wanneer de afnemer van de vragenlijst denkt dat de respondent geschikt is voor een vervolgsessie:]

Wilt u op 28 mei of 4 juni 2015 's avonds meewerken aan een **groepsessie van ongeveer 2 uur** met andere betrokken burgers over de invulling van het parkeersysteem in Enkhuizen? U krijgt hiervoor een VVV bon ter waarde van 25 euro?

- Ja, wat zijn uw contact gegevens ?
 Naam:.....
 Telefoonnummer:.....

- Nee

Heeft u nog vragen of opmerkingen?

.....

Einde vragenlijst, bedankt voor uw medewerking!

Bijlage 3 Internetvragenlijst

De strekking van de internetvragenlijst was als volgt:

Het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen is al jaren onderwerp van discussie binnen de Enkhuizer gemeenschap en politiek. Oplossingen zijn tot dusver lastig te vinden of stuiten op weerstand. Dit leidt volgens velen tot onvrede en parkeeroverlast bij bezoekers, bewoners en ondernemers in de binnenstad.

De gemeente Enkhuizen wil graag tot parkeerbeleid komen waarvoor draagvlak bestaat vanuit de gehele Enkhuizer gemeenschap. Daarom worden in dit onderzoek burgers uitgedaagd om niet te antwoorden vanuit hun eigen belang, maar het algemeen belang van de stad Enkhuizen voorop te stellen.

Wat zou u doen, als u het voor het zeggen had?

U wordt gevraagd om in de schoenen te stappen van **de wethouder van Enkhuizen**. Welk parkeerbeleid is het beste voor inwoners, bezoekers en ondernemers van Enkhuizen? Het gaat dus niet om wat het beste voor u is, maar wat voor iedereen de best mogelijke oplossing is.

Het is belangrijk in deze vragenlijst dat u niet uw mening geeft als individu. Probeer u zich voor te stellen dat u de wethouder van Enkhuizen bent, die moet beslissen welk parkeerbeleid er moet worden ontwikkeld. U moet dus rekening houden met de wensen van alle betrokken partijen: inwoners, bezoekers en ondernemers.

Hier volgt een verkort overzicht van de vragen die gesteld zijn in de internetvragenlijst.

De vragenlijst bestaat uit drie delen.

- Deel 1 is het vaststellen van doelstellingen van parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen.
- Deel 2 is het beoordelen van verschillende beleidsplannen voor het parkeren in de binnenstad van Enkhuizen.
- Deel 3 is het beoordelen van een paar beleidsmaatregelen voor het parkeren in de binnenstad van Enkhuizen.

Deel 1

Stel u bent wethouder, wat zouden dan de belangrijkste doelen moeten zijn van het parkeerbeleid in de binnenstad van Enkhuizen?

Rangschik de volgende doelstellingen. Zet bovenaan de meest belangrijke doelstelling en onderaan de minst belangrijke.

Doelstellingen:

- De bereikbaarheid van de binnenstad voor toeristen verbeteren.
- Het straatbeeld van de binnenstad verbeteren.
- Zorgen dat bewoners van de binnenstad altijd kunnen parkeren in de binnenstad.
- Bezoekers (toeristen, winkelend publiek) altijd parkeergelegenheid in de binnenstad bieden.
- Zorgen dat ondernemers en medewerkers altijd kunnen parkeren in de binnenstad.
- Financieel doel: inkomsten genereren voor de gemeente.

Deel 2

Nu gaat u als wethouder op zoek naar het parkeerbeleid, dat het beste aan deze doelstellingen voldoet. U krijgt vijf beleidsplannen te zien en informatie over de voor- en nadelen van deze beleidsplannen. U geeft elke keer aan hoe u denkt over de voor- en nadelen van ieder beleidsplan. Beoordeel daarbij vanuit de positie van wethouder. Het gaat dus om de gevolgen voor alle inwoners, bezoekers en ondernemers in Enkhuizen, niet alleen voor uzelf. Daarna geeft u als wethouder een totaaloordeel en totaalcijfer voor het beleidsplan.

Nadat u alle beleidsplannen beoordeeld hebt, krijgt u aan het eind een overzicht van de beoordeling die u de beleidsplannen heeft gegeven. Daarna kunt u als wethouder kiezen welk beleidsplan uw voorkeur heeft.

Vijf beleidsplannen met ieder drie voordelen en drie nadelen worden gepresenteerd en beoordeeld door de respondent.

- behouden huidige situatie;
- afschaffen parkeerregulering;
- betaald parkeren;
- aanleggen parkeerterreinen;
- blauwe zone in gehele binnenstad.

De totaalscore van de respondent wordt gepresenteerd en de respondent wordt gevraagd om de vijf beleidsplannen te rangschikken, van meest geschikt naar minst geschikt. De respondent kon hierbij eventueel opmerkingen maken.

Deel 3

Hier komen twee maatregelen aan bod die te maken hebben met de vergunningen voor bewoners en bedrijven. De eerste maatregel is het aanpassen van de tarieven voor de

vergunningen voor bewoners en bedrijven. De tweede maatregel is het aanpassen van het aantal vergunningen per bewoner. U wordt gevraagd welke keuze u als wethouder zou maken voor alle inwoners, bezoekers en ondernemers van Enkhuizen.

Maatregel 1: Wijzigen vergunningstarieven

Voor vergunningen voor bewoners en bedrijven kunnen verschillende tarieven worden gehanteerd. Hieronder staan vijf opties. Bij het klikken op een optie zag de respondent een korte uitleg en de gevolgen van deze keuze. Kies vervolgens de maatregel die volgens u als wethouder het meest wenselijk is voor de binnenstad van Enkhuizen.

- gratis vergunningen voor bewoners;
- gratis vergunningen voor bewoners en bedrijven;
- de huidige tarieven behouden;
- het tarief voor bedrijven verlagen naar het huidige tarief voor bewoners;
- een tarief van 60 euro per jaar voor bewoners en bedrijven.

Maatregel 2: Wijzigen aantal vergunningen

Het maximale aantal vergunningen dat per inwoner wordt verstrekt kan worden gewijzigd. Er volgen nu drie mogelijkheden. Bij het klikken op een optie zag de respondent een korte uitleg en de gevolgen van deze keuze. Kies vervolgens de maatregel die volgens u als wethouder het meest wenselijk is voor de binnenstad van Enkhuizen.

- maximaal 1 vergunning per inwoner van de binnenstad;
- huidige situatie behouden: maximaal 2 vergunningen per inwoner van de binnenstad;
- ontheffingsbeleid invoeren (geen maximum).

Vervolgens volgden een aantal vragen over leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De respondent kreeg de mogelijkheid om opmerkingen te maken over de gehele vragenlijst.