

# Rapport

## Evaluatie parkeerbeleid

In opdracht van



Auteurs: Paul van Loon, Lise Ras (Empaction)  
Klaartje Philipsen (TOPonderzoek)

Opdrachtgever: Gemeente Venray

Datum: 24-7-2017

## Inhoudsopgave

1	Constateringen	3
2	Aanleiding	5
2.1	Leeswijzer	6
3	Werkwijze	7
3.1	Kwantitatief	7
3.2	Kwalitatief	9
4	Resultaten kwantitatieve metingen	10
4.1	Parkeerdruk	10
4.2	Parkeermotief	14
4.3	Parkeerduur	17
4.4	Passantenonderzoek	18
4.5	Conclusies kwantitatieve metingen	19
5	Kwalitatieve metingen	21
5.1	Bewoners	21
5.2	Ondernemers	23
5.3	Bezoekers	23
5.4	Conclusies kwalitatieve metingen	24
6	Bijlage 1 – Plattegrond onderzoeksgebied	26
7	Bijlage 2 - Vergelijking bezettingsgegevens	27

# 1 Constateringen

In 2015 heeft er, vooral op initiatief van de winkeliers, een discussie plaatsgevonden over het betaald parkeren in het centrum van Venray. Die discussie heeft eind 2015/begin 2016 geleid tot twee pilots. Tijdens Pilot 1 was het parkeren overall in het centrum gratis is. In Pilot 2 moest alleen betaald worden voor parkeren achter slagbomen (parkeergarage en twee parkeerterreinen). Op basis van de ervaringen met deze twee pilots heeft de raad besloten te kiezen voor de systematiek van Pilot 2, aangevuld met een Blauwe Zone op de parkeerlocaties die het meest in trek zijn.

Deze vorm van parkeerregulering functioneert nu een jaar. Tijd voor een evaluatie, zowel kwantitatief (parkeeronderzoek) als kwalitatief (enquête). De evaluatie is zoveel mogelijk in dezelfde periode uitgevoerd als de evaluatie van Pilot 2. De evaluatie heeft geleerd dat er over het algemeen een grote mate van tevredenheid bestaat over het nieuwe parkeerregime, zowel bij bewoners, als bij winkeliers en bezoekers. Enige echte uitzondering zijn de bewoners van de Oranjebuurt.

Het parkeeronderzoek laat vooral zien wat iedereen eigenlijk vooraf al wist: aan de oostkant van het centrum zijn verhoudingsgewijs (te) weinig parkeerplaatsen. Aan de westkant is meer keus, wat ertoe leidt dat daar door het nieuwe regime de juiste parkeerder behoorlijk goed op de juiste plaats staat. Dat wil zeggen: bezoekers dicht bij de winkels, vooral op plaatsen met een Blauwe Zone, bewoners zo dicht mogelijk bij de eigen woning en werknemers op de (gratis) parkeerterreinen net buiten het centrum. Daarmee heeft het gekozen regime het effect dat we wilden bereiken. Aan de oostkant zijn de mogelijkheden veel beperkter, waardoor mensen eerder besluiten een plekje te zoeken in de woonwijk. Het gevolg is een hogere parkeerdruk en mogelijk meer zoekverkeer. De gemeente heeft een separaat onderzoek uitgevoerd naar de mate waarin sprake is van zoekverkeer in de Oranjebuurt. Zij zal daarover apart rapporteren.

In de meeste blauwe zone gebieden is er sprake van een behoorlijke hoge bezetting (>80%), met gemiddeld een korte verblijfsduur en dus een goede doorloop. Aandachtspunt is nog wel dat ruim 12% van het totale aantal in de blauwe zone geparkeerde voertuigen daar ruim langer staat dan toegestaan (2 uur). In de enquêtes geven bewoners en ondernemers aan dat zij graag zien dat hier meer op gehandhaafd wordt. Al met al mag de conclusie zijn dat de blauwe zone werkt zoals beoogd.

In het huidige regime moet alleen achter slagbomen betaald worden voor parkeren. Het tarief is aangepast (€1,00 per uur met een maximum van €3,00 per dag). De bezetting van de parkeerterreinen (Blekersveld en Raadhuisplein) vallen ten opzichte van de verwachtingen geenszins tegen. Ongeveer 16% van het totaal aantal voertuigen dat parkeert in het onderzoeksgebied kiest voor gemak door te parkeren op een betaalde parkeerplek. De parkeerterreinen zijn gemiddeld voor zo'n 50% bezet. De bezetting van de parkeergarage Gouden Leeuw blijft met een bezetting van rond de 25% hierop duidelijk achter. Dit is een serieus aandachtspunt.

	Bezettingspercentages pilot 2 - meting 1 - februari 2016						Bezettingspercentages monitoring - meting 1 - februari 2017					
	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem
P-garage Gouden Leeuw	28%	34%	25%	23%	24%	27%	23%	24%	42%	17%	19%	25%
P-terrein Raadhuisplein	58%	73%	70%	67%	45%	63%	49%	45%	57%	54%	33%	48%
P-terrein Blekersveld	60%	55%	82%	65%	38%	60%	63%	41%	59%	66%	34%	53%
	Bezettingspercentages pilot 2 - meting 2 - april 2016						Bezettingspercentages monitoring - meting 2 - april 2017					
	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem
P-garage Gouden Leeuw	23%	27%	32%	28%	17%	25%	18%	45%	26%	20%	15%	25%
P-terrein Raadhuisplein	52%	42%	49%	73%	50%	53%	52%	38%	64%	53%	52%	52%
P-terrein Blekersveld	18%	45%	26%	20%	15%	25%	45%	63%	53%	46%	26%	47%

De maatregelen op het gebied van parkeren zijn vooral genomen om het verblijfsklimaat van het centrum te verbeteren en zo bij te dragen aan de economische vitaliteit van het centrum. Op basis

van de meetgegevens valt niet te concluderen dat het drukker is geworden in het centrum. Evenmin dat het minder druk is geworden. Door de toegenomen tevredenheid met parkeren kan wel geconcludeerd worden dat daarmee een verbetering van het verblijfsklimaat gerealiseerd is.

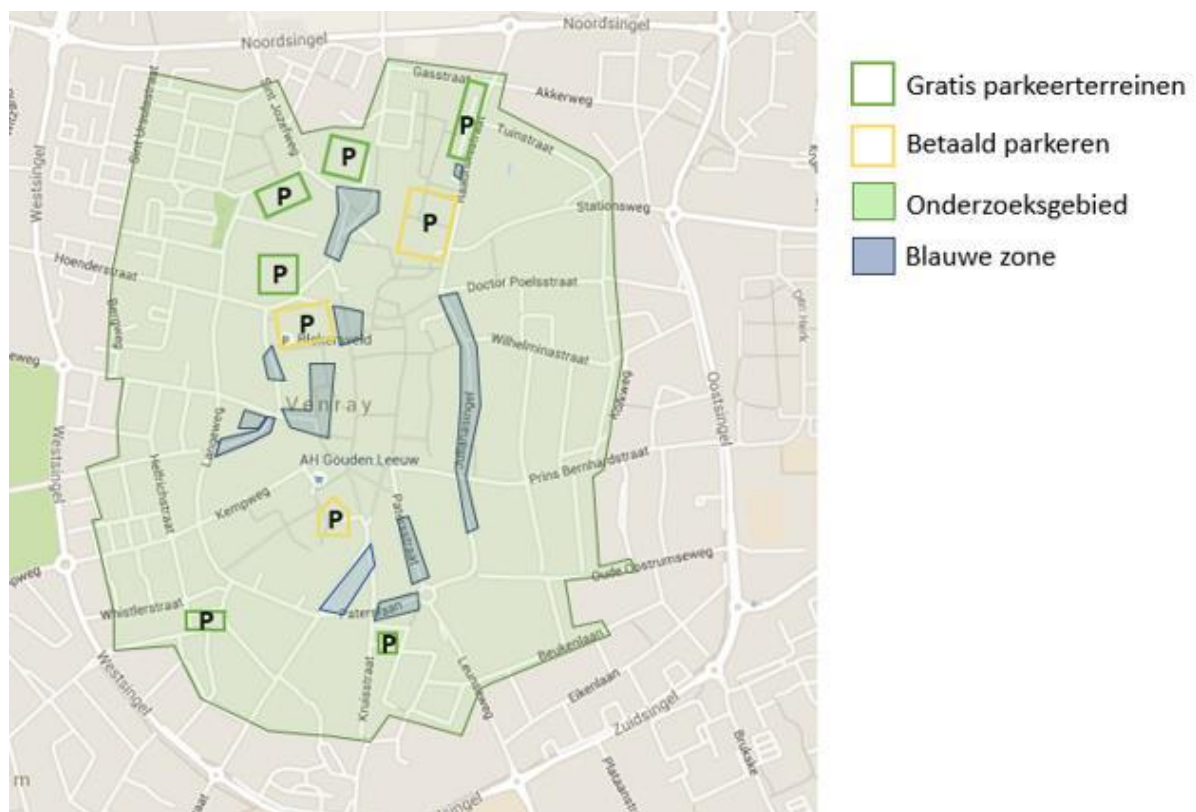


## 2 Aanleiding

In 2016 hebben, naar aanleiding van een oproep tot het afschaffen van betaald parkeren door de winkeliers in het centrum van Venray, twee pilots rondom het parkeerbeleid plaatsgevonden. In de eerste pilot mocht men overal gratis parkeren, tijdens de tweede pilot moest achter slagbomen (in de parkeergarage en op twee terreinen) betaald worden, op de openbare weg was het parkeren gratis.

Deze pilots zijn uitgebreid gemonitord om het effect van de verschillende maatregelen op de parkeerbeleving bij de verschillende doelgroepen vast te stellen. Het monitoringsproces werd gestart met een nulmeting, om vast te stellen hoe de bezetting van het parkeerareaal onder het betaald parkeren regime was. Daarna werd tijdens de twee pilots continu de bezetting gemonitord. Naast de kwantitatieve meting van de parkeerdruk zijn ook kwalitatieve metingen uitgevoerd.

Op basis van de resultaten van deze pilots is in oktober 2016 besloten het parkeerregime definitief aan te passen. Het betaald parkeren is (grotendeels) afgeschaft en vervangen door een blauwe zone in de straten het dichtst bij het centrum. Enkel op de parkeerterreinen Blekersveld en Raadhuisplein en in de parkeergarage de Gouden Leeuw geldt een parkeertarief van €1,- per uur met een maximum van €3,- per dag. Zie figuur 1 voor een weergave van het huidige parkeerbeleid. Dit nieuwe parkeerbeleid is inmiddels ruim een jaar van kracht en de gemeente Venray wil het graag evalueren.



Figuur 1 - Situatie 2017

## 2.1 Leeswijzer

De opzet van deze rapportage is als volgt:

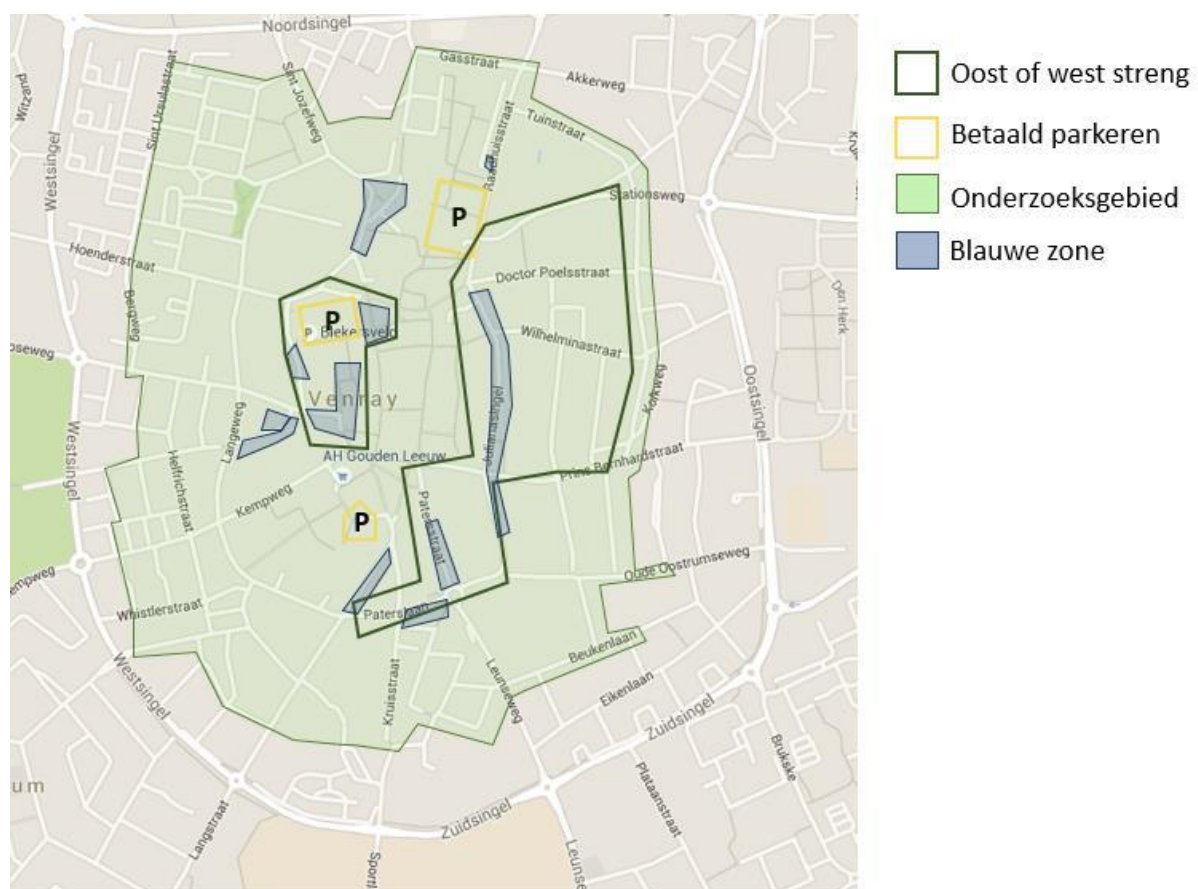
- In hoofdstuk 3 wordt de werkwijze van de kwalitatieve en kwantitatieve metingen toegelicht.
- Vervolgens worden in hoofdstuk 4 de resultaten van de diverse kwantitatieve metingen toegelicht.
- Ten slotte worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste resultaten van de kwalitatieve metingen toegelicht.

### 3 Werkwijze

Voor de metingen heeft Venray geschakeld met gespecialiseerde bureaus, te weten *DataCount* uit Amsterdam voor de parkeertellingen en *TopOnderzoek* uit Horst voor de enquêtes. Zij hebben op basis van het Plan van Aanpak, geschreven door de gemeente Venray het onderzoek samengesteld en uitgevoerd.

#### 3.1 Kwantitatief

De resultaten van de metingen die tijdens de evaluatie (2017) zijn uitgevoerd, worden vergeleken met de resultaten van de metingen die tijdens de 2<sup>e</sup> pilot (2016) zijn uitgevoerd. De parkeerdruk en motiefmeting zoals in 2016 uitgevoerd zijn herhaald en aangevuld met een uitgebreide parkeerduurmeting.



Figuur 2 - Onderzoeksgedebied en oost- en west streng

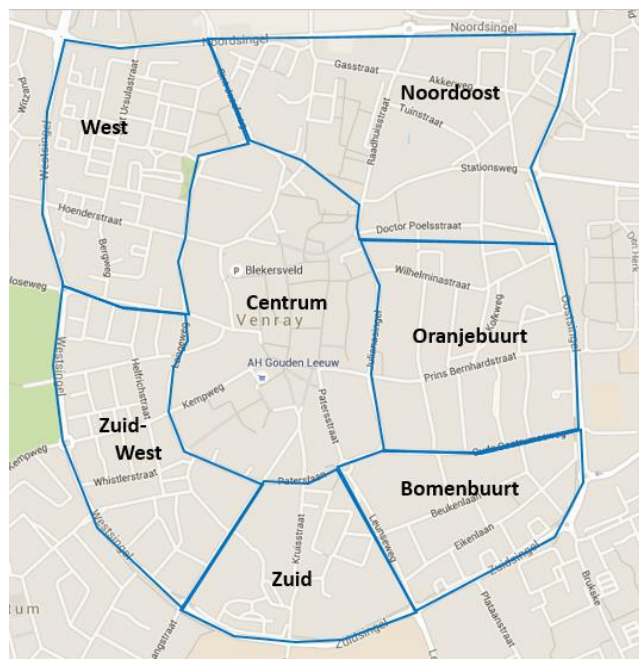
Om een goede vergelijking mogelijk te maken, komen de meetmomenten zo goed als mogelijk overeen. In 2016 viel carnaval echter vroeg en is er de week na carnaval (laatste week februari) gemeten, in 2017 viel carnaval in de laatste week van februari. Om de metingen zo min mogelijk te beïnvloeden, heeft de 1<sup>e</sup> evaluatiemeting de week voor carnaval (week 7) plaatsgevonden. Het volgende meetschema is aangehouden:

	Week 7 (13 tot en met 19 februari)	Week 14 (3 tot en met 9 april)
Parkeerdrukmetingen	Maandag 14:00-15:00 Dinsdag 14:00-15:00 Vrijdag 14:00-15:00 en 18:30-19:30 Zaterdag 13:30-14:30	Maandag 14:00-15:00 Dinsdag 14:00-15:00 Vrijdag 14:00-15:00 en 18:30-19:30 Zaterdag 13:30-14:30
Parkeerduurmetingen	Niet uitgevoerd	Dinsdag, vrijdag en zaterdag om 10:00-11:00 en 14:00-15:00
Motiefmetingen	Niet uitgevoerd	Dinsdag, vrijdag en zaterdag om 5:00-6:00, 10:00-11:00, 12:00-13:00 en 14:00-15:00

Figuur 3 - Meetschema 2017

De belangrijkste onderdelen en wijzigingen tijdens de evaluatie-metingen zijn:

- Omdat door het afschaffen van betaald parkeren de parkeerdruk zich meer heeft geconcentreerd richting het centrum, is ervoor gekozen om het meetgebied te verkleinen ten opzichte van de metingen tijdens de 2<sup>e</sup> pilot. Om een goede vergelijking te kunnen maken, zijn de straten die in de evaluatie niet in de metingen zijn opgenomen, uit de resultaten van de pilots gefilterd.
- De strengen zoals in de pilot-metingen gebruikt, zijn gelijk gebleven. (zie ook figuur 2)
- De gemeente Venray heeft eerder (2014) parkeertellingen uit laten voeren. De capaciteit die in dat onderzoek is vastgesteld is gebruikt als basis voor deze telling. Waar nodig is deze in overleg met de gemeente geactualiseerd.
- Het in de pilots uitgevoerde onderzoek naar de geparkeerde doelgroepen (bewoner, bezoeker of werknemer) is begin april 2017 in een groter gebied herhaald. Bedoeling is dat dit ook inzicht geeft in het gebruik van parkeerterreinen aan de rand van het centrum.
- Daarnaast is begin april een parkeerduurmeting in de blauwe zone en het overlooptgebied uitgevoerd. Tijdens dit onderzoek zijn tweemaal per dag in blokken van een uur, om het kwartier alle aanwezige kentekens genoteerd. Op basis van deze informatie wordt de verblijfsduur bepaald (<15min, 15-30 min, 30-45 min, >45 min).
- Naast de metingen uitgevoerd door Datacount heeft de gemeente Venray zelf onderzoek gedaan naar de verkeersbeleving in de Oranjebuurt. Hierbij is met name gekeken naar het aantal verkeersbewegingen (evt. zoekverkeer), veelvuldig kerende voertuigen en de snelheid waarmee gereden wordt.
- Ten slotte, op figuur 4 hiernaast zijn de verschillende buurten in het centrum van Venray weergegeven.



Figuur 4 - Buurten Venray



### **3.2 Kwalitatief**

Het kwalitatieve deel van de metingen (uitgevoerd door TopOnderzoek) is een herhaling van (een deel van) de metingen zoals uitgevoerd tijdens de pilot periode. Er zijn per post bewoners en ondernemers uitgenodigd om deel te nemen aan digitale enquêtes. In deze enquêtes is hen vooral gevraagd naar de verschillen tussen de situatie van het betaald parkeren en het nu geldende parkeerbeleid. Daarnaast zijn op straat interviews afgenomen met bezoekers van het centrum.

De belangrijkste onderzoeksvragen die hierbij aan bod komen zijn:

- Welke opvattingen en beeldvorming leven er bij de stakeholders met betrekking tot het parkeerbeleid in Venray, nu en ten opzichte van toen het nog betaald parkeren was?
- Hoe draagt het parkeerbeleid bij aan de profilering en het economisch functioneren van de Venrayse binnenstad?

## 4 Resultaten kwantitatieve metingen

Er hebben een parkeerdruk-, motief- en verblijfsduurmeting plaatsgevonden. In dit hoofdstuk worden de resultaten van deze metingen gepresenteerd en kort toegelicht.

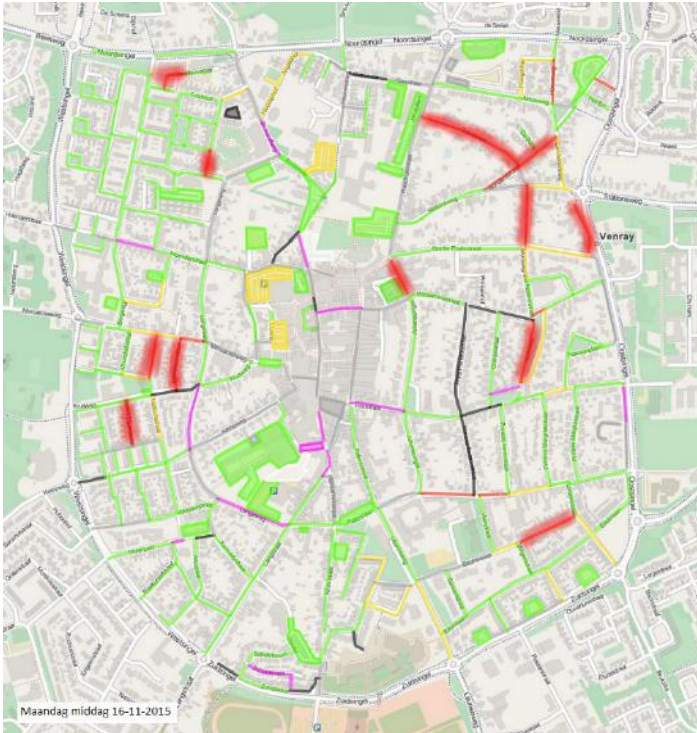
### 4.1 Parkeerdruk

De parkeerdruk is gemeten in het centrum van Venray en aanliggende straten, zie het lichtgroen omrande onderzoeksgebied op figuur 1. Op figuur 5 is het totaal aantal geparkeerde voertuigen in het onderzoeksgebied weergegeven.

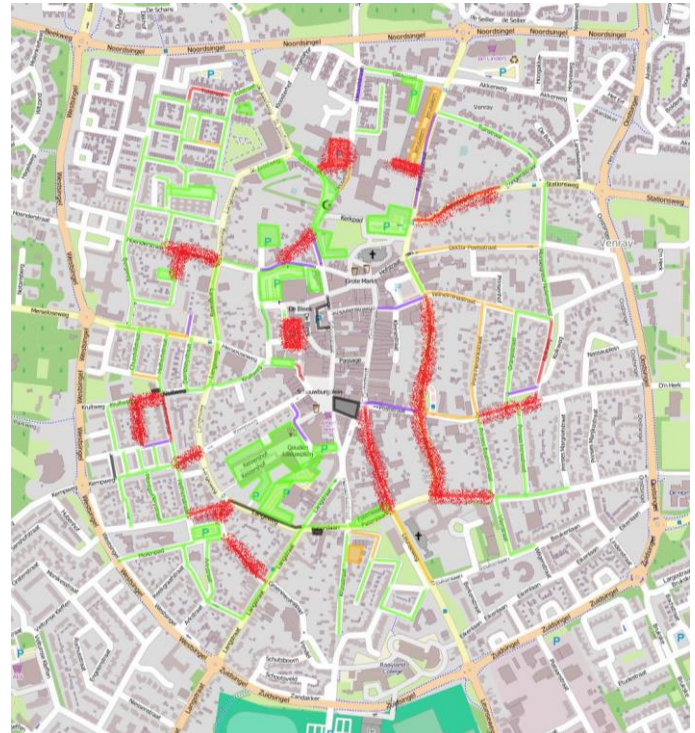
	Totaal aantal parkeerplaatsen bezet			
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie ( 3 - 8 april 2017)
vr mi	1566	1554	1602	1512
vr av	1576	1695	1538	1673
za mi	1723	1708	1660	1523
ma mi	1703	1782	1733	1677
di mi	1524	1569	1538	1500
<i>gemiddelde</i>	<b>1618</b>	<b>1662</b>	<b>1614</b>	<b>1577</b>

*Figuur 5 - Totaal aantal geparkeerde voertuigen*

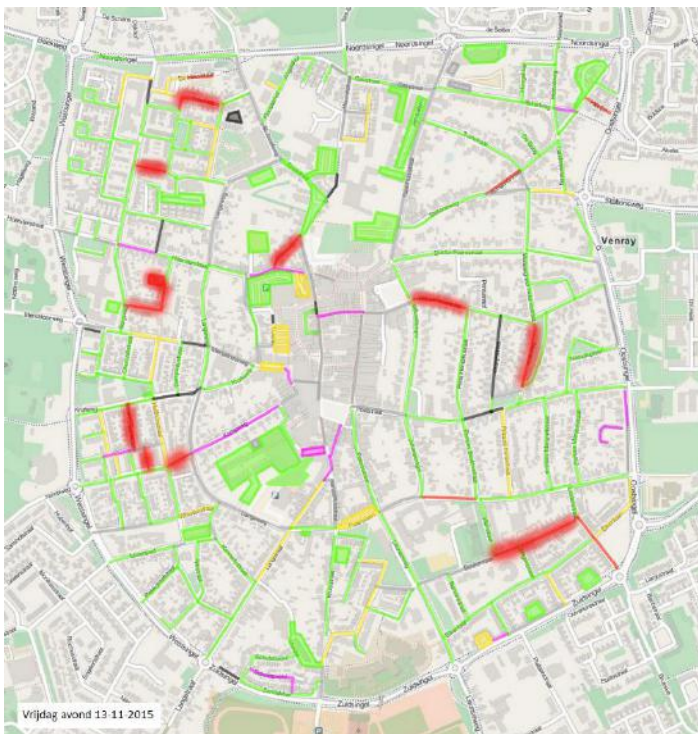
Op de volgende pagina, op figuur 6 t/m 9 is de parkeerdruk per sectie weergegeven. Rechts de situatie ten tijde van het betaald parkeren, links de situatie nu. Je ziet hier duidelijk dat het zwaartepunt van de parkeerdruk is verschoven vanuit de rand van het betaald-parkeren gebied naar zo dicht bij het centrum als mogelijk. De blauwe zone straten zijn een populaire parkeerlocatie. Zie bijlage 2 voor een vergelijking van alle meetmomenten, ook met de bezetting gedurende de tweede pilot (alles gratis, alleen achter slagbomen betaald).



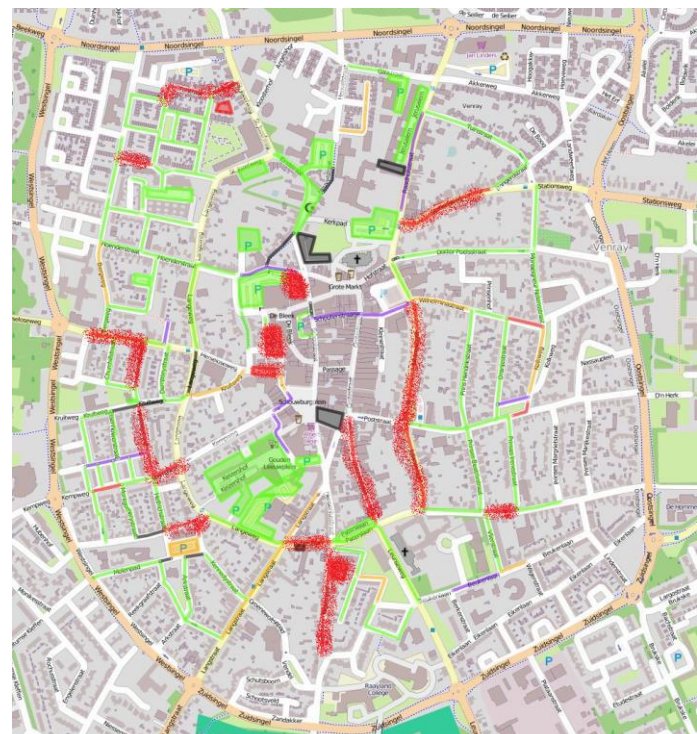
Figuur 6 - Parkeerdruk maandag middag - betaald parkeren



Figuur 7 - Parkeerdruk maandag middag - huidig parkeerbeleid



Figuur 8 - Parkeerdruk vrijdag avond - betaald parkeren



Figuur 9 - Parkeerdruk vrijdag avond - huidig parkeerbeleid

Het algemene beeld is dat het in het totale onderzoeksgebied ongeveer even druk is gebleven, maar dat er een verschuiving van de parkeerdruk heeft plaatsgevonden. Waar in 2015 de drukste straten aan de randen van het betaald parkeren gebied lagen, zijn deze tijdens de tweede pilot steeds iets dichters naar het centrum geschoven en bevinden in 2017 de drukste straten zich in (het overloopgebied van) de blauwe zone (de strengen), met name aan de oostzijde van het centrum, in

de Oranjestraat. Het is dus zowel in de oost als de west streng wat drukker geworden, zoals ook te zien op figuur 10 en 11.

Aantal parkeerplaatsen bezet in % van totaal aantal parkeerplaatsen in Oost-streng				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	72%	82%	80%	93%
vr av	81%	83%	80%	96%
za mi	81%	80%	84%	92%
ma mi	67%	74%	87%	99%
di mi	74%	91%	81%	94%

Figuur 10 - Bezettingspercentages oost-streng

Aantal parkeerplaatsen bezet in % van totaal aantal parkeerplaatsen in West-streng				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	55%	67%	65%	62%
vr av	49%	56%	53%	73%
za mi	59%	62%	71%	61%
ma mi	58%	58%	74%	55%
di mi	43%	63%	37%	48%

Figuur 11 - Bezettingspercentages west-streng

In de oost-streng is de parkeerdruk aanzienlijk gestegen ten opzichte van het betaald parkeren. Met name tijdens de metingen in april is te zien dat het lastig is geworden om aan deze zijde van het centrum nog een vrije parkeerplaats te vinden.

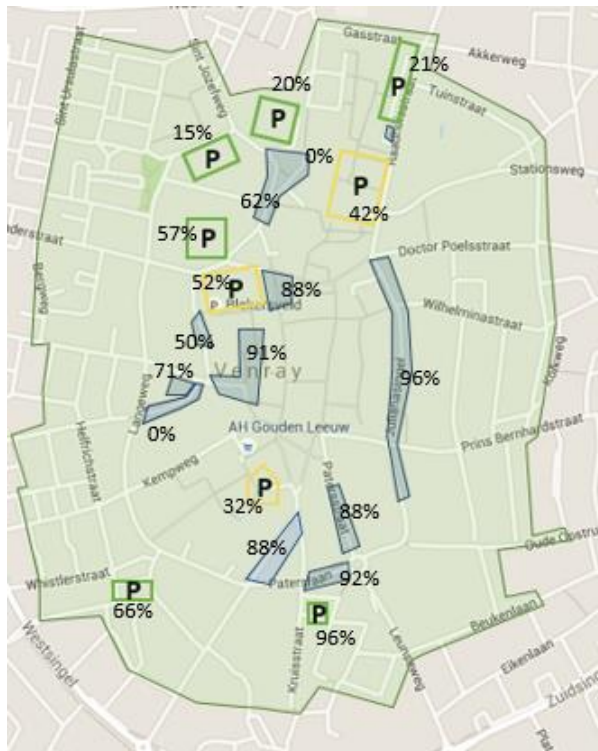
In de west-streng is de parkeerdruk iets gestegen, maar zijn op alle meetmomenten nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om snel een plekje te kunnen vinden, mede door de aanwezigheid van diverse grotere parkeerterreinen waar geen parkeerduurbepering geldt.

Bezettingspercentages pilot 2 - meting 1 - februari 2016						
	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem
P-garage Gouden Leeuw	28%	34%	25%	23%	24%	27%
P-terrein Raadhuisplein	58%	73%	70%	67%	45%	63%
P-terrein Blekersveld	60%	55%	82%	65%	38%	60%
Bezettingspercentages pilot 2 - meting 2 - april 2016						
	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem
P-garage Gouden Leeuw	23%	27%	32%	28%	17%	25%
P-terrein Raadhuisplein	52%	42%	49%	73%	50%	53%
P-terrein Blekersveld	18%	45%	26%	20%	15%	25%
Bezettingspercentages monitoring - meting 1 - februari 2017						
	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem
P-garage Gouden Leeuw	23%	24%	42%	17%	19%	25%
P-terrein Raadhuisplein	49%	45%	57%	54%	33%	48%
P-terrein Blekersveld	63%	41%	59%	66%	34%	53%
Bezettingspercentages monitoring - meting 2 - april 2017						
	vr mi	vr av	za mi	ma mi	di mi	gem
P-garage Gouden Leeuw	18%	45%	26%	20%	15%	25%
P-terrein Raadhuisplein	52%	38%	64%	53%	52%	52%
P-terrein Blekersveld	45%	63%	53%	46%	26%	47%

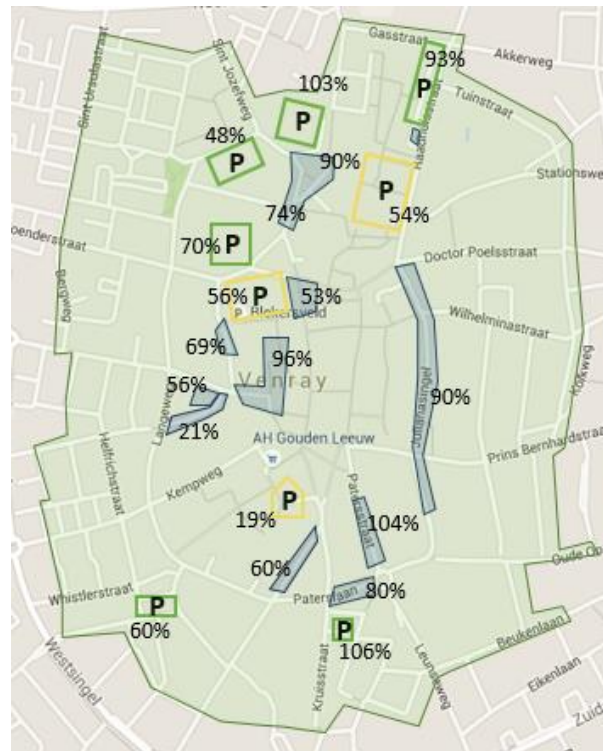


Figuur 12 - Bezetting betaalde parkeerlocaties

Als we kijken naar de bezetting op de betaalde parkeerlocaties, zien we dat deze (met name in de parkeergarage) wat achterblijft, alhoewel deze zeker niet tegenvalt. Een deel van de bezoekers (circa 16% van de in het onderzoeksgebied geparkeerde voertuigen) lijkt toch voor gemak te kiezen en rijdt naar een betaalde parkeerlocatie. Op figuur 13 en 14 is de bezetting van de betaalde en gratis terreinen en de blauwe zone gebieden weergegeven.



Figuur 14- Bezetting van de gratis en betaalde parkeerterreinen én de blauwe zone op vrijdagavond (piekmoment), gemiddeld over de meting februari en april



Figuur 13 - Bezetting van de gratis en betaalde parkeerterreinen én de blauwe zone op maandagmiddag, gemiddeld over de meting februari en april

De blauwe zone gebieden zijn goed bezet, zowel op maandag als vrijdag. Er wordt dus veel gebruik gemaakt van de mogelijkheid om voor een kortere periode dicht bij het centrum te parkeren. Het St. Jozef parkeerterrein kent grote verschillen in bezetting. Het terrein wordt met name op werkdagen goed gebruikt (naar verwachting door medewerkers van de gemeente). Hetzelfde geldt voor het Jerusalem terrein. Op vrijdagavond zien we hier een duidelijke afname van het aantal parkeerders. De parkeergelegenheden in Zuid (blauwe zone en langparkeren) worden over de week redelijk gelijkmatig gebruikt.

Hieronder zijn de tijdens de pilots drukste straten in de Oost- en West streng weergegeven.

Aantal parkeerplaatsen bezet in % van totaal aantal pp in Paterstraat (cap. 25, nu blauwe zone)				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	100%	112%	96%	104%
vr av	124%	92%	92%	92%
za mi	132%	92%	104%	84%
ma mi	76%	96%	100%	108%
di mi	124%	108%	76%	92%

Aantal pp bezet in % van totaal aantal parkeerplaatsen de Schakel (cap. 20, nu blauwe zone)				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	80%	100%	45%	60%
vr av	95%	105%	75%	100%
za mi	60%	105%	100%	55%
ma mi	100%	75%	50%	55%
di mi	105%	60%	25%	30%

Aantal pp bezet in % van totaal aantal pp in Wilhelminastraat (cap. 24)				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	50%	92%	75%	79%
vr av	83%	113%	75%	108%
za mi	50%	121%	88%	92%
ma mi	58%	88%	108%	83%
di mi	79%	108%	96%	104%

Aantal pp bezet in % van totaal aantal pp in Deken Thielen straat (cap. 8, nu blauwe zone)				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	63%	88%	63%	75%
vr av	50%	88%	25%	75%
za mi	50%	88%	50%	75%
ma mi	100%	75%	63%	75%
di mi	75%	88%	25%	25%

Aantal pp bezet in % van totaal aantal pp in Prins-bernhardstraat (cap. 22)				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	73%	62%	91%	91%
vr av	90%	56%	95%	77%
za mi	113%	49%	114%	100%
ma mi	105%	62%	95%	109%
di mi	90%	90%	127%	86%

Aantal pp bezet in % van totaal aantal parkeerplaatsen 't Liene (cap. 69, nu blauwe zone)				
	Meting 1 pilot 2 (26 februari - 1 maart 2016)	Meting 2 pilot 2 (4 - 9 april 2016)	Meting 1 evaluatie (13 - 18 februari 2017)	Meting 2 evaluatie (3 - 8 april 2017)
vr mi	96%	93%	83%	87%
vr av	88%	87%	87%	91%
za mi	68%	94%	91%	93%
ma mi	90%	94%	97%	88%
di mi	86%	99%	20%	74%

Figuur 15 - Drukste straten Oost-streng

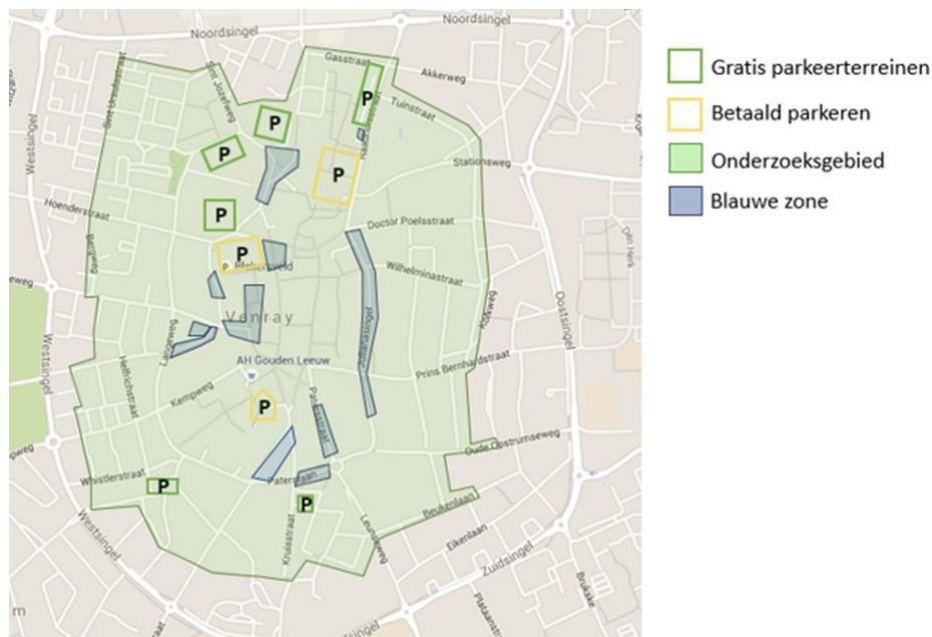
Figuur 16 - Drukste straten West-streng

Er is geen duidelijk verschil zichtbaar in de parkeerdruk tijdens meting 1 en 2 van de evaluatie. Wel is de Wilhelminastraat ten opzichte van de 1<sup>e</sup> pilotmeting veel drukker geworden, dit was al merkbaar tijdens de 2<sup>e</sup> pilotmeting. In de overige straten is het algemene beeld qua parkeerdruk ongeveer gelijk gebleven. We zien tijdens enkele metingen percentages boven de 100%, dit wijst niet per definitie op fout parkeren. Vaak is dit het geval wanneer er in de betreffende straat niet-gemarkeerde parkeerplaatsen zijn, waar in de praktijk meer voertuigen (goed) parkeren dan in theorie mogelijk zou zijn.

## 4.2 Parkeermotief

Verspreid over Venray zijn parkeerlocaties met verschillende regimes aangewezen, om zo diverse doelgroepen te faciliteren. De op afbeelding 17 aangegeven 'gratis' parkeerterreinen zijn gericht op werknemers, zodat zij op loopafstand langdurig kunnen parkeren. De blauwe zone is bedoeld voor bezoekers, zodat zij kortstondig vlakbij het centrum terecht kunnen en de bewoners worden (indien in de blauwe zone door middel van ontheffing) gefaciliteerd zo dicht mogelijk bij hun woning.

In de parkeermotiefmeting is gekeken welke doelgroepen waar geparkeerd stonden. Daaruit is gebleken dat de bewoners verspreid over het gehele gebied geparkeerd staan, zoals beoogd. Werknemers maken goed gebruik van de gratis parkeerterreinen en staan daarnaast ook verspreid over de straten waar geen blauwe zone geldt. De bezoekers staan voornamelijk in de blauwe zone gebieden, maar ook op de gratis en betaalde parkeerterreinen. (zie ook figuur 17 op de volgende pagina).

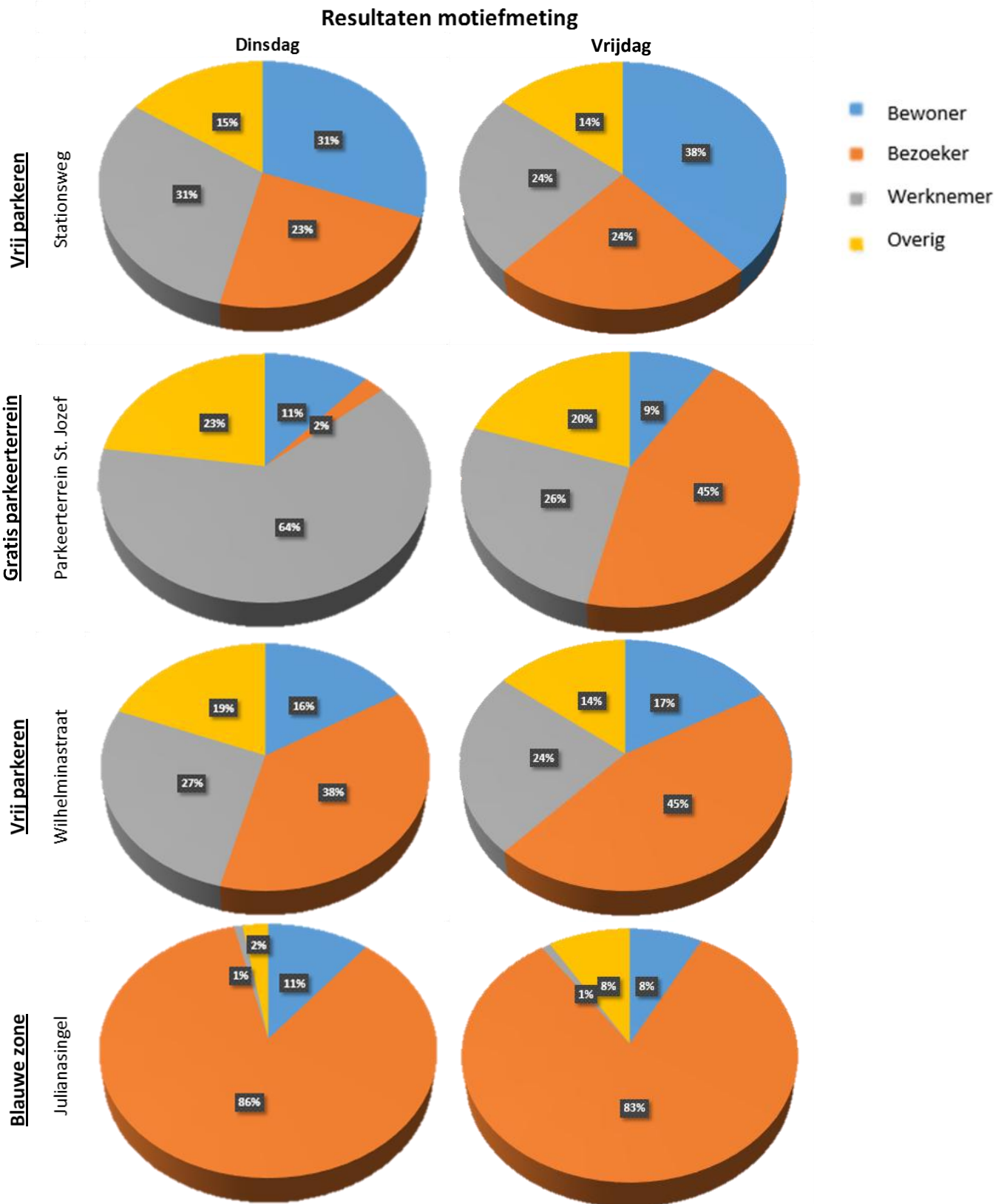


Figuur 17 - doelgroepen verdeling

**Let op!** De motiefmeting is géén momentopname, maar een meting die bestaat uit meerdere meetmomenten op één dag. De percentages zoals weergegeven in de motiefmeting (figuur 18) zijn dan ook géén bezettingspercentages, maar percentages van het aantal over de gehele dag waargenomen voertuigen. Om de interpretatie van de motiefmeting te vergemakkelijken, hieronder de bezettingspercentages van de diverse straten:

- Aan de Stationsweg is op dinsdag 50% van de capaciteit bezet en op vrijdag 93%. Op dinsdag is het rustig, op vrijdag erg druk.
- Op het parkeerterrein St. Jozef op dinsdag 87% bezet, op vrijdag 53%. Hier geldt het tegenovergestelde, op dinsdag wat drukker, op vrijdag rustig.
- In de Wilhelminastraat is op dinsdag 104% van de capaciteit bezet, op vrijdag 79%. Hier is het op beide meetmomenten aan de drukke kant, alhoewel er op vrijdag gemakkelijker een parkeerplaats te vinden zal zijn.
- Aan de Julianasingel op dinsdag 84%, op vrijdag 96%. Hier is het dus op beide meetmomenten druk.

De resultaten laten zien dat de gratis parkeerterreinen en de blauwe zone worden gebruikt zoals beoogd, maar dat er door het gebrek aan (lang)parkeerterreinen aan de oostzijde van het centrum sneller in de woonwijken geparkeerd wordt.



Figuur 18 - Resultaten motiefmeting



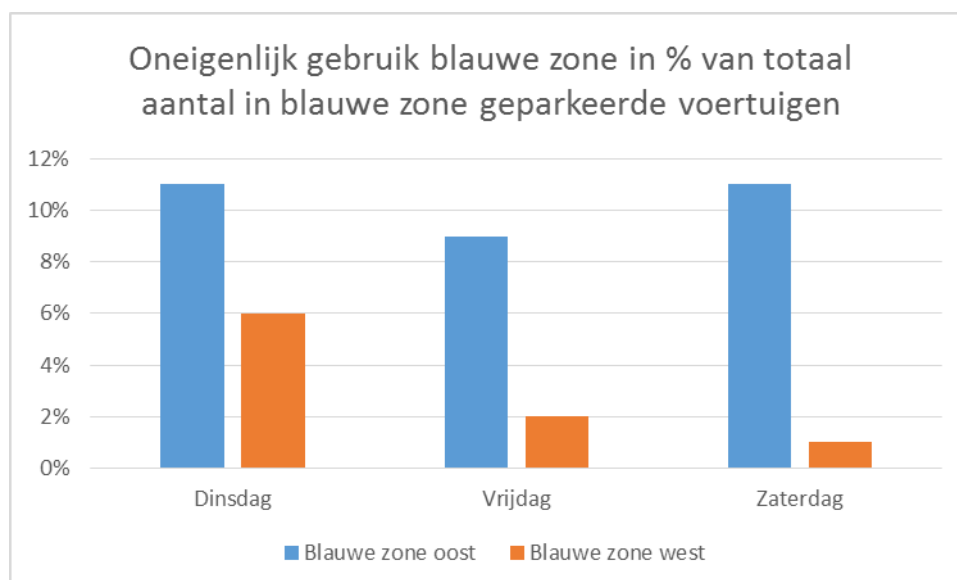
### 4.3 Parkeerduur

In de blauwe zone gebieden is de parkeerduur over het algemeen minder dan 45 minuten. In de meeste straten die onderdeel uitmaken van de blauwe zone is circa 40% (of meer) van de voertuigen niet langer dan 15 minuten aanwezig. In het overloopgebied van de blauwe zone in de oost-streng staat gemiddeld meer dan 80% van de voertuigen langer dan 45 minuten geparkeerd, in de west streng is dit gemiddeld rond de 70%. Ook op de gratis parkeerterreinen staat men duidelijk langer geparkeerd dan in de blauwe zone gebieden, deze terreinen worden voornamelijk gebruikt voor parkeren bij langere verblijven.

		Blauwe zone ooststreng	Blauwe zone weststreng	Overloopgebied ooststreng	Overloopgebied weststreng	Gratis parkeerterreinen
dinsdag	<15 min	46%	43%	9%	5%	7%
	15-30 min	20%	19%	1%	3%	7%
	30-45 min	13%	15%	9%	9%	10%
	>45 min	21%	23%	82%	82%	75%
vrijdag	<15 min	41%	40%	4%	16%	19%
	15-30 min	22%	23%	3%	6%	4%
	30-45 min	15%	17%	7%	6%	2%
	>45 min	22%	20%	87%	73%	74%
zaterdag	<15 min	38%	39%	6%	17%	20%
	15-30 min	16%	16%	7%	10%	12%
	30-45 min	17%	23%	5%	11%	9%
	>45 min	30%	22%	82%	63%	58%

Figuur 19 - Verblijfsduren

Ook is uit deze meting gebleken dat er ook oneigenlijk gebruik van de blauwe zone wordt gemaakt. In figuur 20 is het oneigenlijk gebruik gerelateerd aan het totale aantal in de blauwe zone geparkeerde voertuigen.



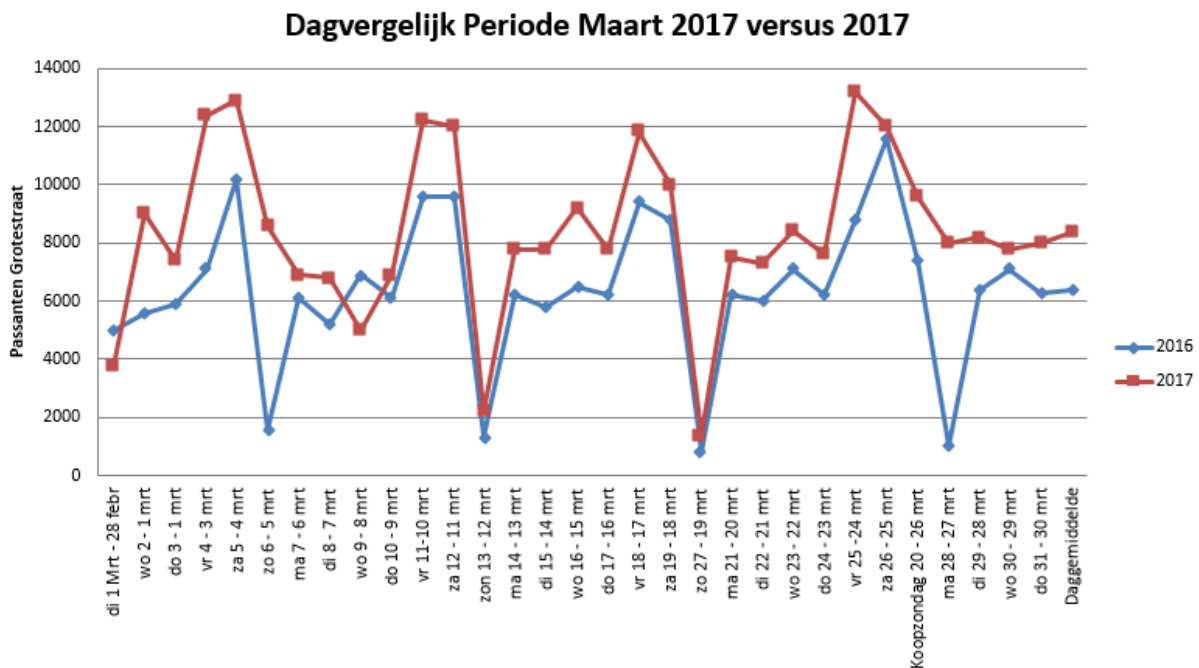
Figuur 20- Oneigenlijk gebruik blauwe zone

Wanneer we het aantal overtreders vergelijken met het aantal voertuigen dat in de blauwe zone geparkeerd staat, maken op de opeenvolgende dagen in totaal 17, 11 en 12% van de geparkeerde voertuigen oneigenlijk van de blauwe zone. Zij staan langer geparkeerd dan volgens de regeling is

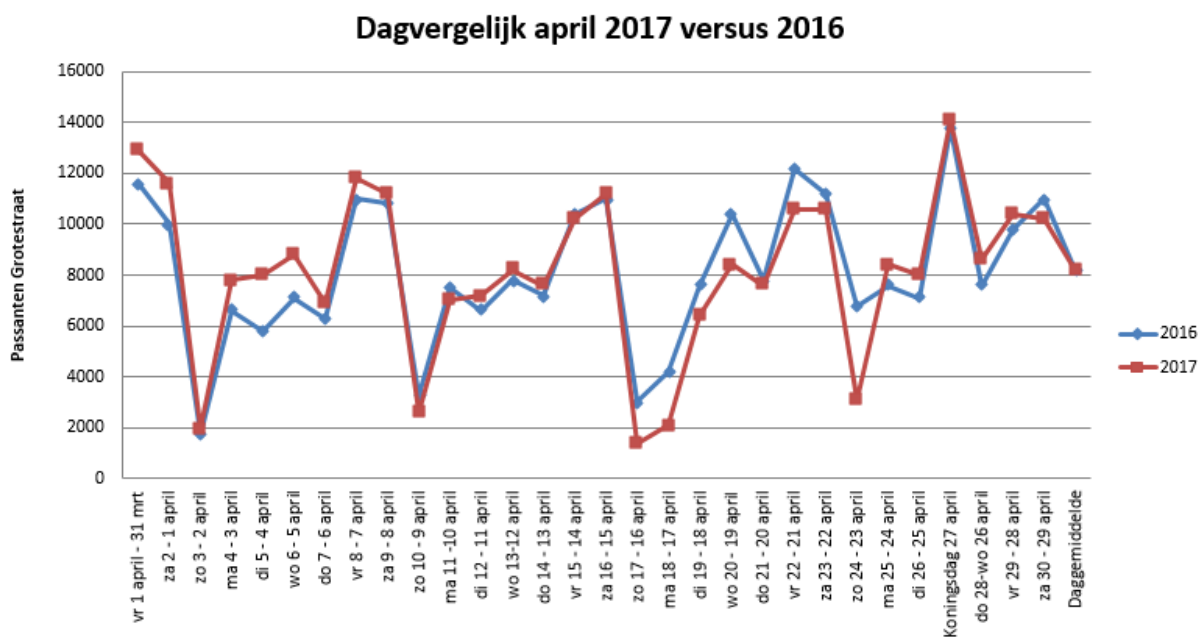
toegestaan en zijn niet in het bezit van een ontheffing. Opvallend is dat aan de oostzijde van het centrum meer oneigenlijk gebruik gemaakt wordt van de blauwe zone. De verwachting is dat wederom het ontbreken van (lang)parkeerplaatsen aan deze zijde van het centrum hieraan ten grondslag ligt. Daarnaast staat 25% van deze ‘overtreders’ op meerdere meetmomenten te lang in de blauwe zone geparkeerd.

#### 4.4 Passantenonderzoek

In de Grotestraat is een passantenonderzoek uitgevoerd. Het betreft hier alle passanten, geen unieke individuen.



Figuur 21 - Vergelijking passanten maart 2016-2017



Figuur 22 - Vergelijking passanten april 2016-2017

Het gemiddeld aantal passanten is in de maand maart duidelijk gestegen, terwijl dit in april gemiddeld gelijk is gebleven. In de eerste week ligt het aantal passanten nog hoger dan in 2016, de overige drie weken is het aantal gelijk of lager. Waar we in de pilot periode wat meer inzicht hadden in het aantal pintransacties en aantal klanten van de ondernemers in het centrum, ontbreekt dit inzicht nu. Hetzelfde geldt voor het inzicht in het aantal (in de stallingen) gestalde fietsen. Wellicht komt men meer met de fiets naar het centrum, maar hier zijn op basis van de beschikbare informatie geen uitspraken over te doen. Op basis van deze informatie lijkt het aantal passanten iets te stijgen en ten minste gelijk te blijven aan 2017.

#### 4.5 Conclusies kwantitatieve metingen

Wanneer we de resultaten van de kwantitatieve metingen tijdens de monitoringsperiode vergelijken met de resultaten uit de pilotperiode, zien we dat het in algemene zin (wat betreft aantal geparkeerde voertuigen) niet drukker is geworden. Het aantal personen dat met de auto naar het centrum van Venray komt is gelijk gebleven, alhoewel het passantenonderzoek laat zien dat er een lichte stijging in het aantal passanten in het centrum zichtbaar is. Deze stijging lijkt meer gerelateerd aan de economische groei (of stijgend gebruik van de fiets) dan aan het veranderde parkeerbeleid.



Figuur 23 - Blauwe zone

Ondanks dat het niet aantoonbaar drukker is geworden in Venray, is het beeld op straat anders omdat het zwaartepunt van de parkeerdruk verschoven is. Waar eerst aan de randen van het betaald-parkeren gebied de straten beduidend drukker waren, is het nu voornamelijk druk in de blauwe zone en het overloopgebied daarvan in de oost streng. Dit is conform de verwachting. Aan de westzijde van het centrum liggen de langparkeerterreinen, waardoor daar de juiste parkeerder behoorlijk goed op de juiste plaats staat.

De blauwe zone wordt goed gebruikt, de verblijfsduur is hier (in vergelijking met de andere straten) kort, waardoor de doorloop goed is. Ondanks de drukte is de verwachting dat hier altijd redelijk snel een plekje te vinden is. Wel wordt er soms langer geparkeerd dan toegestaan in de blauwe zone. Zoals verwacht blijft het gebruik van de betaalde parkeerlocaties wat achter ten opzichte van de gratis locaties, maar de bezetting valt niet tegen. Zeker 16% van de bezoekers van het centrum parkeert op een betaalde parkeerlocatie. De 'gratis' parkeerterreinen worden goed gebruikt, met name door werknemers en bezoekers voor langere verblijven.

Resumé per buurt (zie figuur 4):

- **West:** hier is geen sprake van parkeeroverlast. Er is een enkel straatje dat af en toe vol bezet is, maar dit was al zo ten tijde van het betaald parkeren en is dus geen gevolg van het nieuwe regime. Naar verwachting parkeren hier voornamelijk bewoners van de betreffende straat.
- **Zuid-west:** Enkele straten zijn altijd wat drukker geweest. De verwachting is dat dit voornamelijk bewoners zijn. Met ingang van het nieuwe regime is het aantal momenten dat het druk is wel toegenomen, maar dezelfde straten zijn druk gebleven.

- **Zuid:** Het parkeerterrein in deze buurt is altijd al drukker geweest, met ingang van het nieuwe regime is het in de Kruisstraat af en toe drukker, maar dit is voornamelijk geen structureel probleem.
- **Bomenbuurt:** Deze buurt kent geen nieuwe parkeerproblemen. De Oude Oostrumseweg is af en toe aan de drukke kant, maar dit was ten tijde van het betaald parkeren ook zo.
- **Oranjobuurt:** Zoals op figuur 24 te zien, zijn er enkele straten in de Oranjobuurt ontwikkeld tot een knelpunt. Ten tijde van het betaald parkeren was hier alleen op zaterdagmiddag sprake van een hoge parkeerdruk.
- **Noordoost:** Doordeweeks is het op de gratis parkeerterreinen in deze buurt druk. Deze zijn gereserveerd voor langparkeren, waardoor dit geen parkeeroverlast in de buurt op zou moeten leveren. Wel zijn de Stationsweg en dr. Poelstraat regelmatig drukker dan ze voorheen waren.
- **Centrum:** Het centrum van Venray is met ingang van de blauwe zone aanmerkelijk drukker geworden. De blauwe zone functioneert echter goed waardoor de toegenomen drukte weinig overlast op zou moeten leveren.

Wanneer we de resultaten van de metingen samenvoegen, komen we tot de volgende (potentiele) knelpunten (zie figuur 24):

- De rood aangeduide straten hebben een zeer hoge bezetting (>90%), een gemiddeld lange verblijfsduur (rond de 70% blijft langer staan dan 45 minuten) en een vrij hoog percentage werknemers dat er parkeert (>25%). Hier wordt overlast ervaren door de bewoners van deze straten.
- De rood gestipte straten hebben regelmatig een bezetting van meer dan 90%. Verder is over deze straten geen verblijfsduur- of motiefinformatie beschikbaar. We weten dus niet of in deze straten voornamelijk bewoners, werknemers of bezoekers parkeren. Ondanks de hogere parkeerdruk kan de overlast dus beperkt zijn. Om dit te beoordelen is meer inzicht in de parkeersituatie ter plaatse nodig.



Figuur 24 - potentiele knelpunten

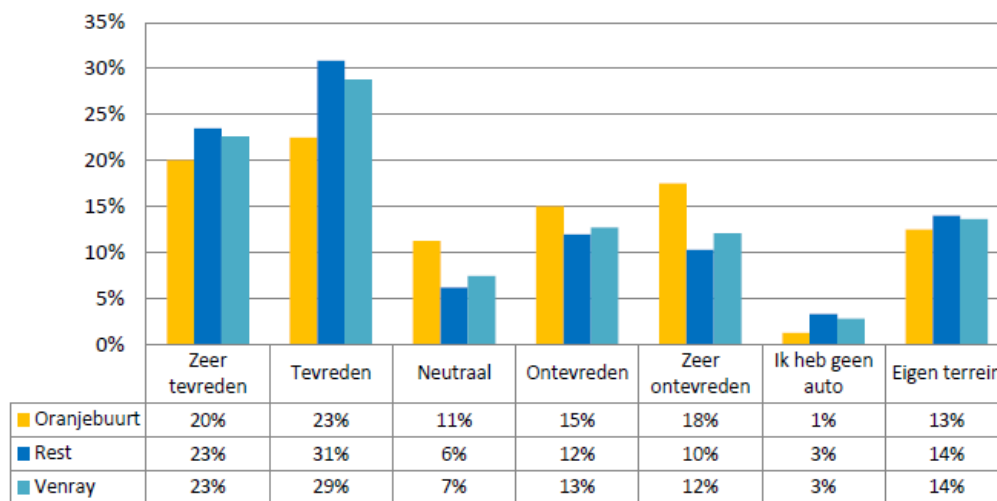
## 5 Kwalitatieve metingen

De kwalitatieve metingen bestaan uit enquêtes welke zijn afgenomen bij bewoners van het centrum en de schil, ondernemers in het centrum en bezoekers van het centrum.

### 5.1 Bewoners

De resultaten van de enquête gehouden onder bewoners, zijn uitgesplitst naar wijk. Zoals in onderstaande grafiek te zien is, is in alle wijken een groot deel van de bewoners tevreden over het huidige parkeerbeleid in eigen buurt (respectievelijk 43 – 54 – 52%). In de Oranjebuurt, waar volgens de kwalitatieve metingen de drukste straten liggen, zijn gemiddeld iets minder bewoners tevreden.

#### 1 Hoe tevreden bent u op dit moment over het huidige parkeerbeleid in uw eigen buurt?

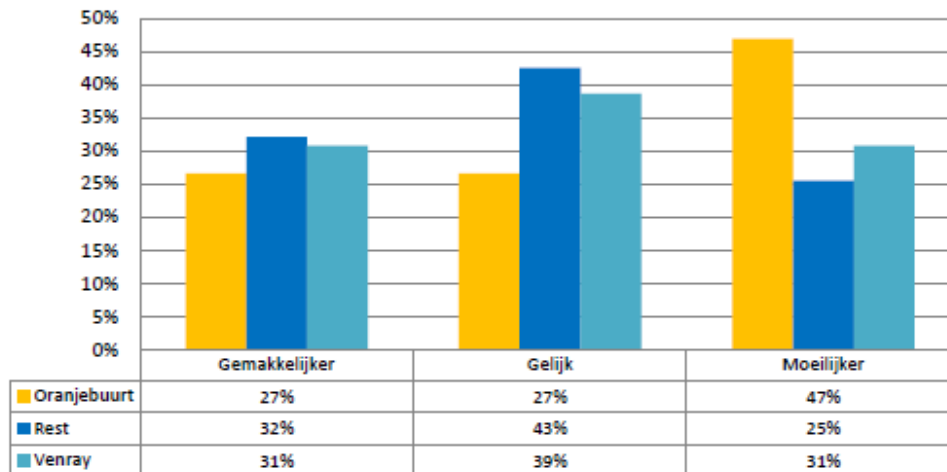


Figuur 25 - Tevredenheid parkeerbeleid in eigen buurt

Ter vergelijking: ten tijde van het betaald parkeren was 35% van de bewoners (zeer) tevreden over het parkeerbeleid in eigen buurt, tijdens pilot 1 (alles gratis) 46%. Ten opzichte van het betaald parkeren is de tevredenheid onder de bewoners aanzienlijk gestegen.

In de Oranjebuurt (komt grotendeels overeen met de Oost-streng) geeft 47% van de bewoners aan dat het voor hen én hun bezoek nu moeilijker is geworden om een parkeerplaats te vinden dan in de periode dat het betaald parkeren was. Ter vergelijking: over geheel Venray zegt 31% van de ondervraagden moeilijker een parkeerplaats te vinden. Toch ervaart de meerderheid (54%) van de bewoners van de Oranjebuurt het nieuwe parkeerbeleid als een verbetering ten opzichte van het betaald parkeren.

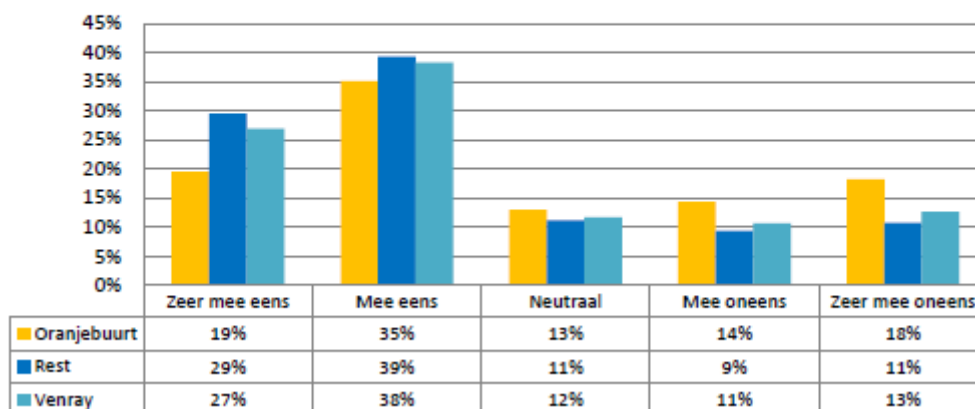
### 3 Kunt u (of uw bezoek) in uw buurt gemakkelijker of moeilijker parkeren in vergelijking met de periode dat het betaald parkeren was?



Figuur 26 - Parkeren bewoners en bezoek

Wanneer we de tevredenheid over het parkeerbeleid vergelijken met de enquêtes uit 2016, zien we dat momenteel 73% van de bewoners aangeeft (zeer) tevreden te zijn met het parkeerbeleid in het centrum. Een veel hoger percentage dan ten tijde van het betaald parkeren (38%) of pilot 1, toen alles gratis parkeren was (50%). Figuur 27 ondersteunt deze uitspraak, in alle onderzoeksgebieden vind minstens 54% van de ondervraagden dat het huidige parkeerbeleid een verbetering is ten opzichte van het betaald parkeren.

### 5 "Het huidige parkeerbeleid is een verbetering ten opzichte van anderhalf jaar geleden (betaald parkeren)"



Figuur 27 - Tevredenheid bewoners huidige parkeerbeleid

Veel bewoners doen in de enquête een oproep tot betere handhaving. Niet alleen wat betreft het misbruik van de blauwe zone, maar ook wat betreft verkeerd parkeren en voertuigen/fietsers in de voetgangerszone. Zij geven aan dat er voertuigen op de stoep, een groenstrook of andere plaats die niet bedoeld is om te parkeren, geparkeerd staan. Daarnaast vragen veel mensen om duidelijkheid

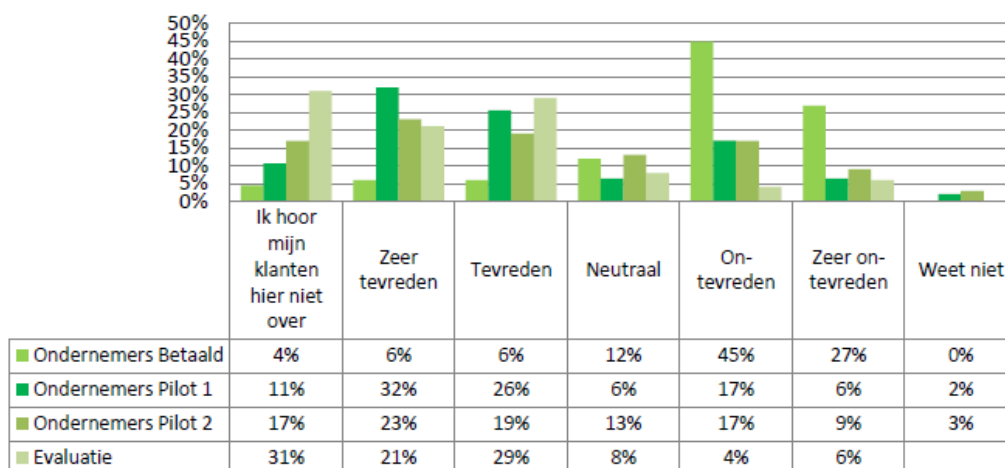
wat betreft de gebruiksmogelijkheden van de blauwe zone. Er heerst nu verwarring over het aantal uren dat men mag parkeren en de werkingstijden van de regeling.

Al met al zijn de bewoners meer tevreden met het nieuwe parkeerbeleid, zowel in hun eigen buurt als in het centrum. Het vinden van een parkeerplaats gaat niet altijd even makkelijk, maar voor een groot deel van de bewoners weegt het niet hoeven te betalen voor het parkeren en de gastvrijheid van het nieuwe beleid zwaarder. De Oranjebuurt is wat minder tevreden dan de rest van Venray, maar blijft met 43% van de bewoners (zeer) tevreden over het parkeerbeleid niet ver achter.

## 5.2 Ondernemers

Ondernemers geven aan dat er met het huidige parkeerbeleid een goede balans is ontstaan. Bij een kort bezoek aan het centrum is gratis parkeren dichtbij het centrum mogelijk en wanneer klanten wat langer willen blijven kunnen ze dit doen tegen betaling van een klein bedrag. De klanten van de ondernemers van het centrum zijn over het algemeen tevreden met het huidige parkeerbeleid. Dit is een duidelijke verbetering ten opzichte van het betaald parkeren, waar de ondernemers toen aangaven dat 72% van de klanten niet tevreden is over het parkeren, is dit nu nog maar 10%.

### 3 Hoe tevreden zijn uw klanten over het parkeren in het centrum van Venray?



Figuur 28 – Vergelijking tevredenheid klanten ondernemers centrum

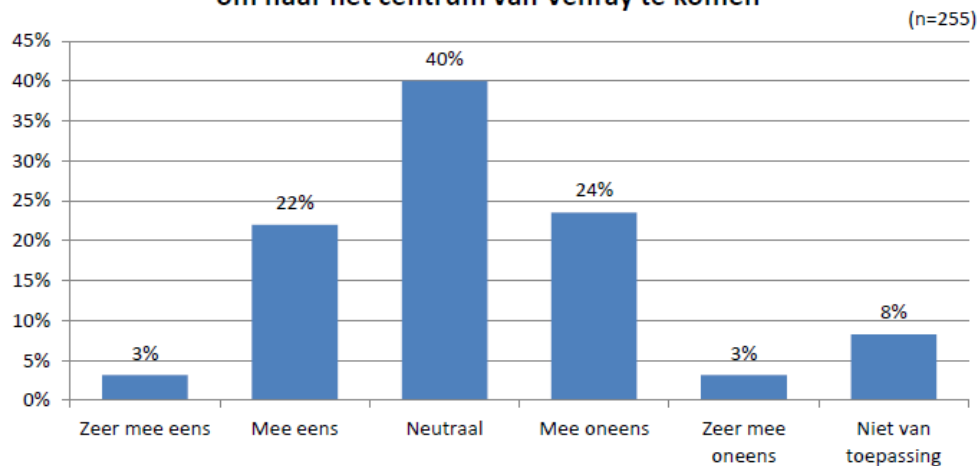
Enkele ondernemers geven aan dat (met name in het overloopgebied van de blauwe zone) hun klanten niet altijd snel een parkeerplek kunnen vinden, maar net als voor de bewoners biedt het gratis parkeren en de gastvrijheid van de regeling genoeg tegengewicht.

Ook bij de ondernemers zien we de vraag naar betere handhaving en meer duidelijkheid en communicatie terugkomen. Daarnaast wordt aangegeven dat het uitbreiden van de blauwe zone het voor bezoekers makkelijker zou maken een parkeerplaats dichtbij te vinden.

## 5.3 Bezoekers

Een groot deel van de bezoekers geeft aan door het nieuwe parkeerbeleid niet sneller naar het centrum van Venray te komen. Voornaamste reden hiervoor is dat bezoekers vinden dat er teveel leegstand is om het centrum aantrekkelijk te maken. Daarnaast geeft een meerderheid (75%) aan niet langer in het centrum te verblijven dan voorheen. Wel geeft 73% van de bezoekers aan tevreden te zijn over het parkeerbeleid.

### 7. "Dankzij het huidige parkeerbeleid word ik sneller verleid om naar het centrum van Venray te komen"



Figuur 29 - Aantrekkelijkheid centrum voor bezoekers

Opvallend is wel dat, waar zowel bewoners als ondernemers aangeven wat moeilijker een parkeerplaats te vinden, 64% van de bezoekers zegt nu redelijk gemakkelijk een parkeerplaats te kunnen vinden in het centrum. 55% vindt dat het ten opzichte van betaald parkeren even moeilijk is om een parkeerplaats te vinden.

### 5.1 Is het moeilijker geworden in vergelijking met het betaald parkeren van voor november 2015?



Figuur 30 - Parkeren voor bezoekers

## 5.4 Conclusies kwalitatieve metingen

Het algemene beeld dat de kwalitatieve metingen schetsen is dat een groot deel van de ondervraagden tevreden tot zeer tevreden is over het huidige parkeerbeleid. Gemiddeld 52% van de bewoners, 50% van de ondernemers en 73% van de bezoekers van het centrum van Venray geeft aan (zeer) tevreden te zijn over het parkeerbeleid. Naast dat ze er tevreden over zijn, vinden ze het ook een verbetering ten opzichte van het betaald parkeren. Het vinden van een parkeerplaats is volgens de bewoners en ondernemers moeilijker geworden, maar volgens de bezoekers gelijk gebleven ten opzichte van het betaald parkeren. De gastvrijheid van de nieuwe regeling en het niet hoeven te

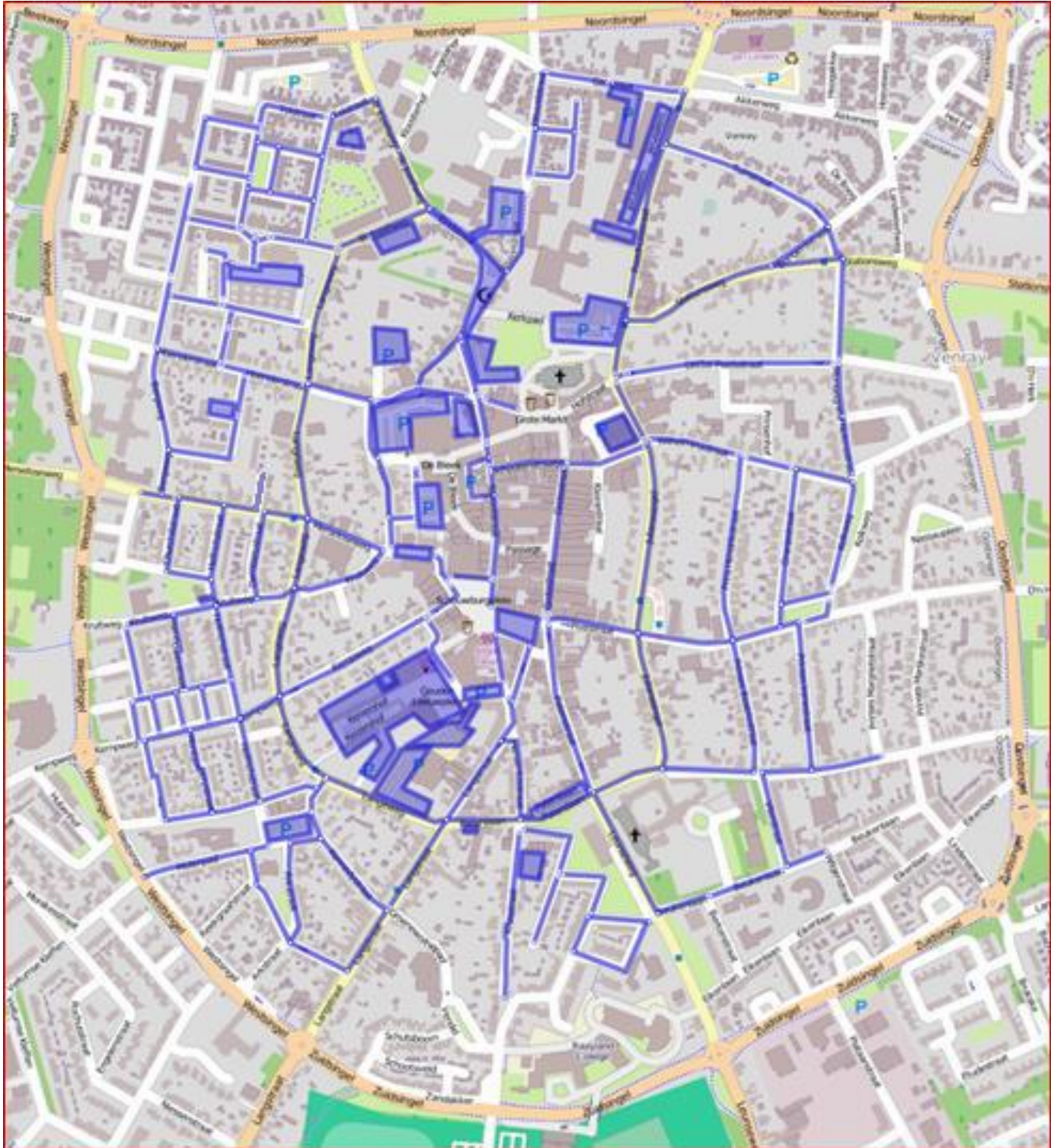


betalen weegt dus duidelijk op tegen het soms minder gemakkelijk kunnen vinden van een parkeerplaats.

Ondanks dat ze tevredener zijn over het parkeerbeleid, geven bezoekers aan niet sneller naar het centrum te komen (67%) of langer in het centrum te blijven (75%). Een reden die hiervoor wordt gegeven is dat er nogal wat leegstand is om een aantrekkelijk winkelcentrum te hebben.

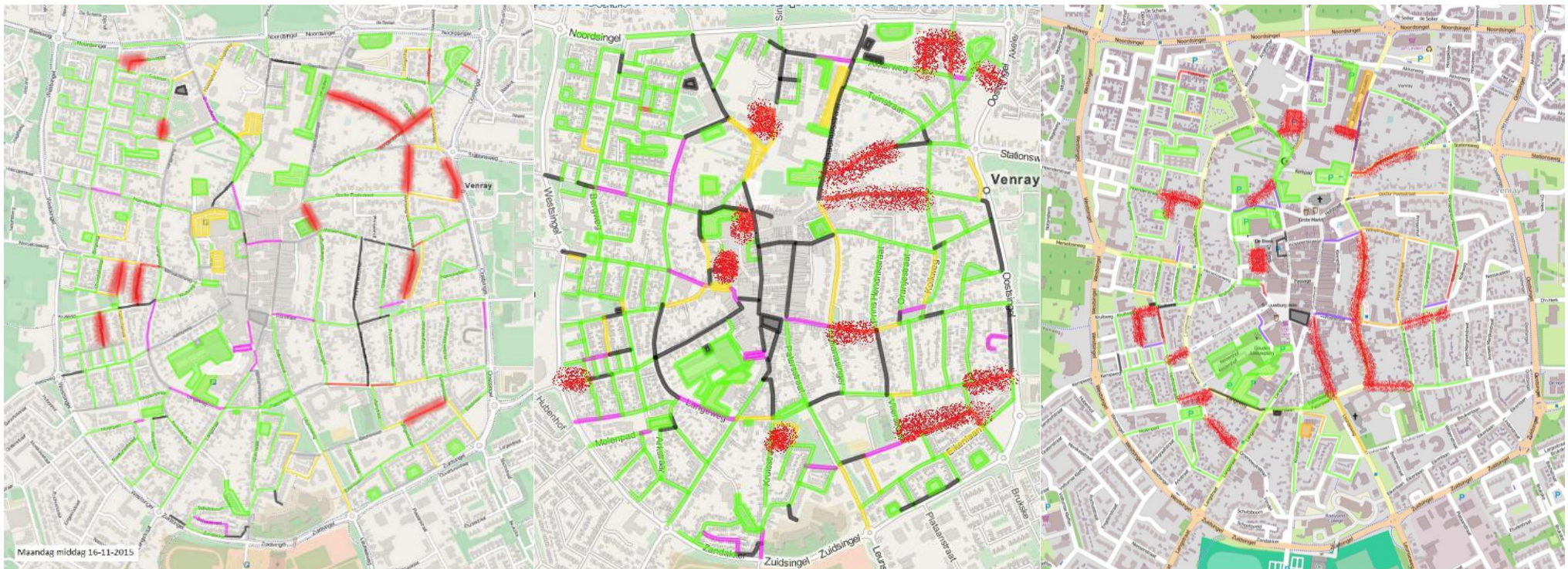
Ten slotte geven zowel de bewoners als de ondernemers aan dat meer handhaving (ook op andere vlakken dan het gebruik van de blauwe zone) én betere communicatie over het gebruik en de werking van de blauwe zone wenselijk is.

## 6 Bijlage 1 – Plattegrond onderzoeksgebied



## 7 Bijlage 2 - Vergelijking bezettingsgegevens

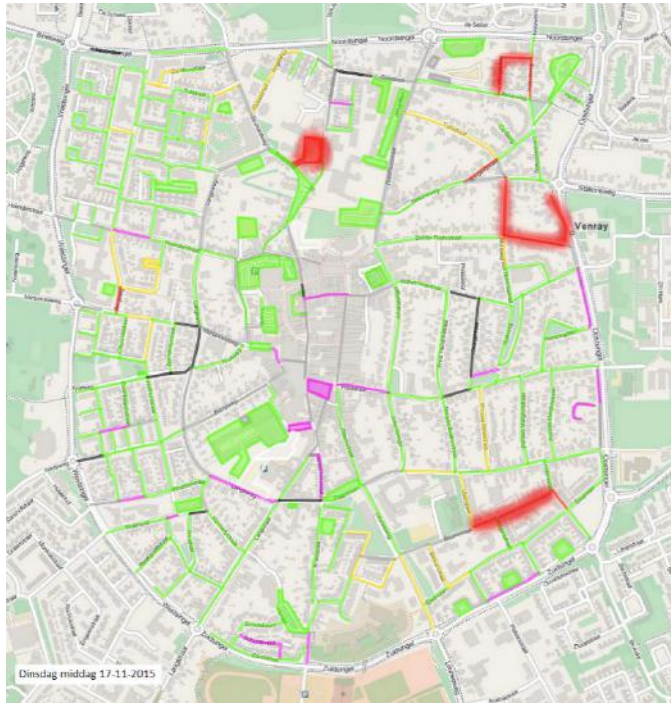
De kaarten waarop de situatie tijdens het betaald parkeren zijn weergegeven, dateren uit november 2015, de kaarten waarop de situatie met het nieuwe beleid staat, zijn van april 2017.



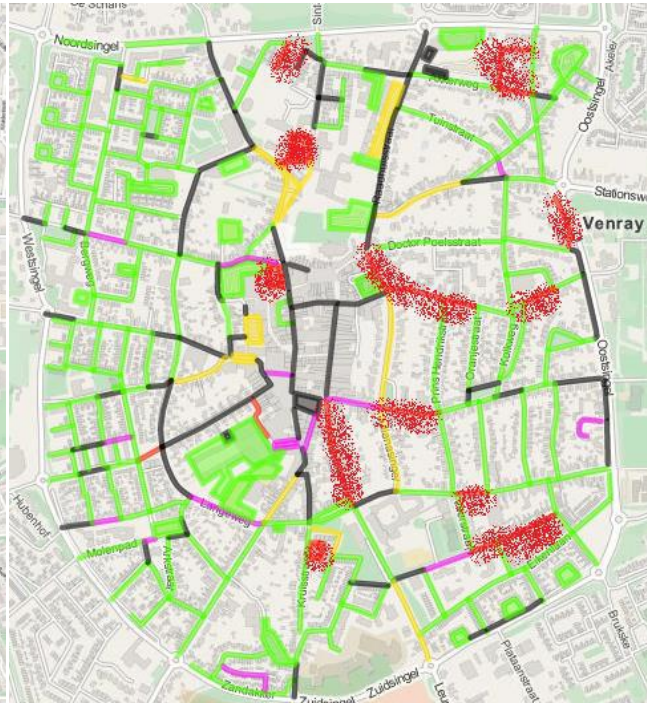
Parkeerdruk maandag middag - betaald parkeren

Parkeerdruk maandag middag – pilot 2

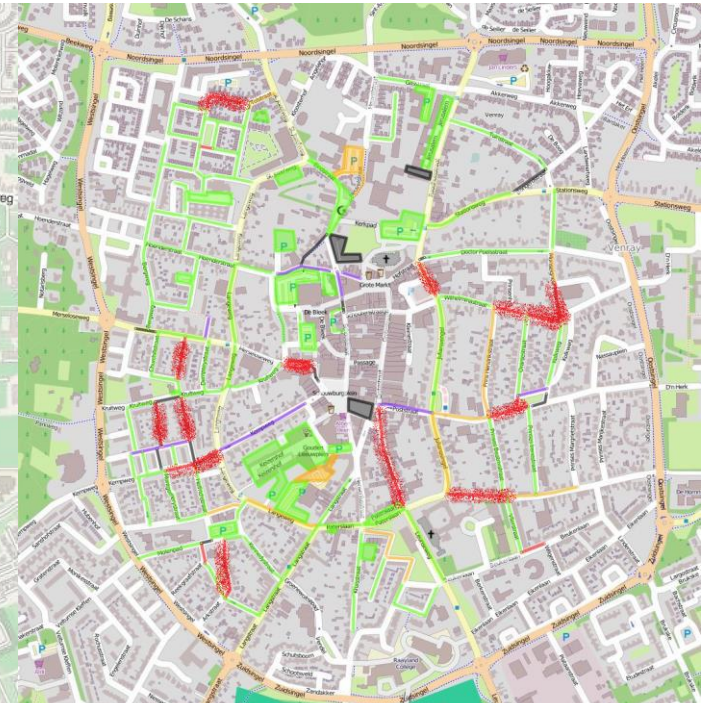
Parkeerdruk maandag middag - huidig parkeerbeleid



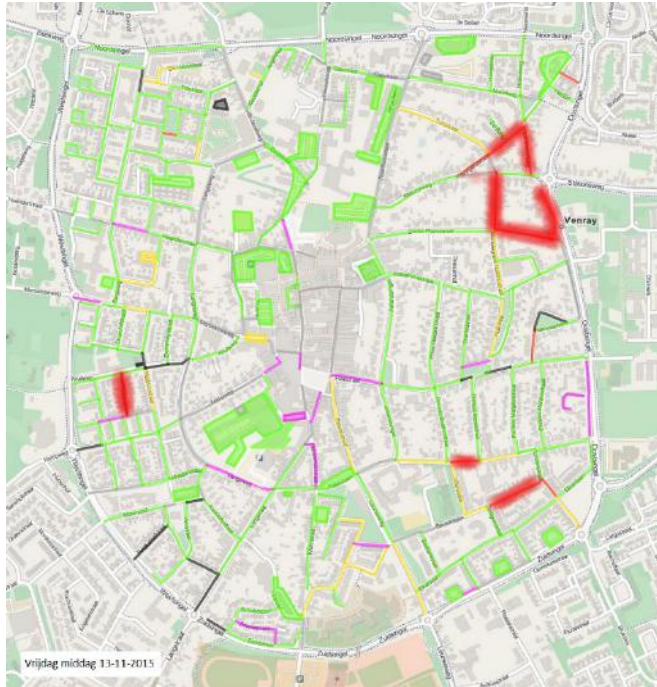
*Parkeerdruk dinsdag middag – betaald parkeren*



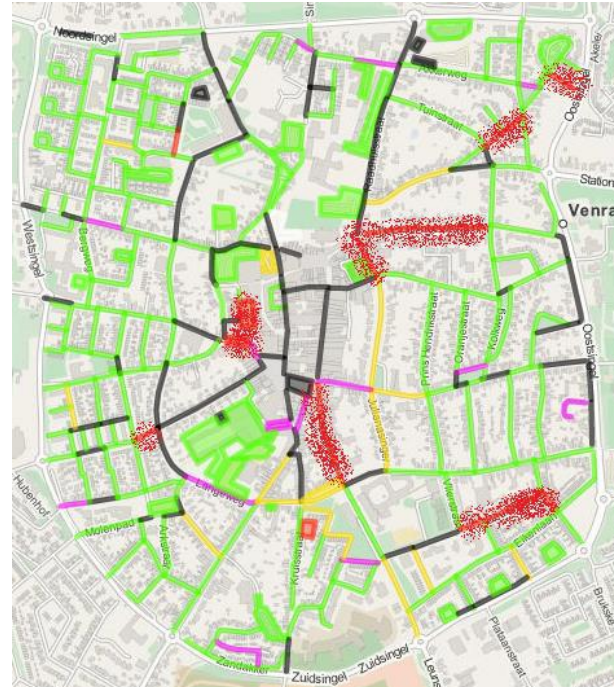
*Parkeerdruk dinsdag middag – pilot 2*



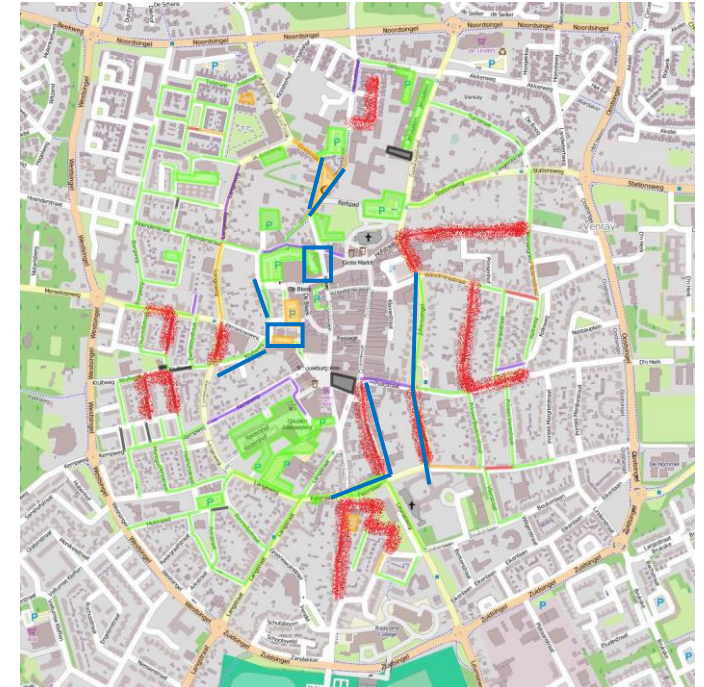
*Parkeerdruk dinsdag middag – huidig parkeerbeleid*



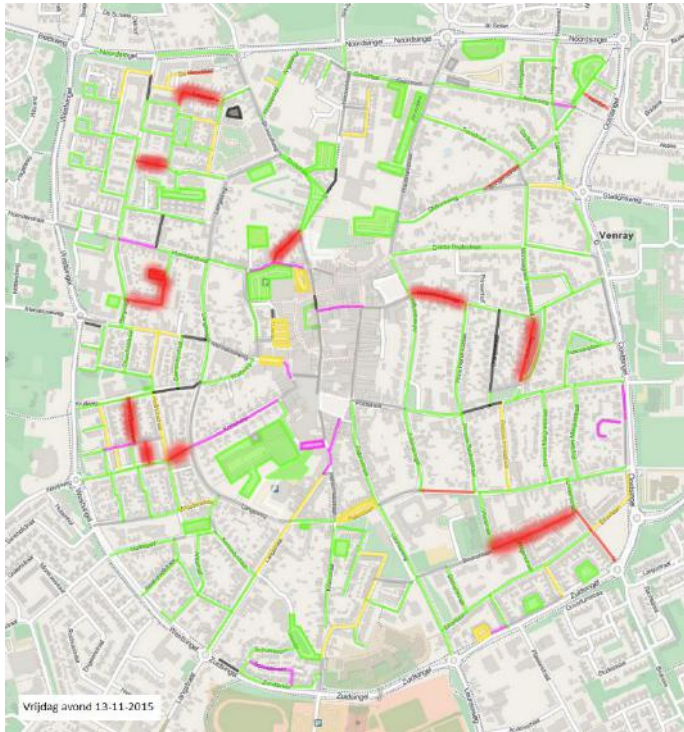
Parkeerdruk vrijdag middag – betaald parkeren



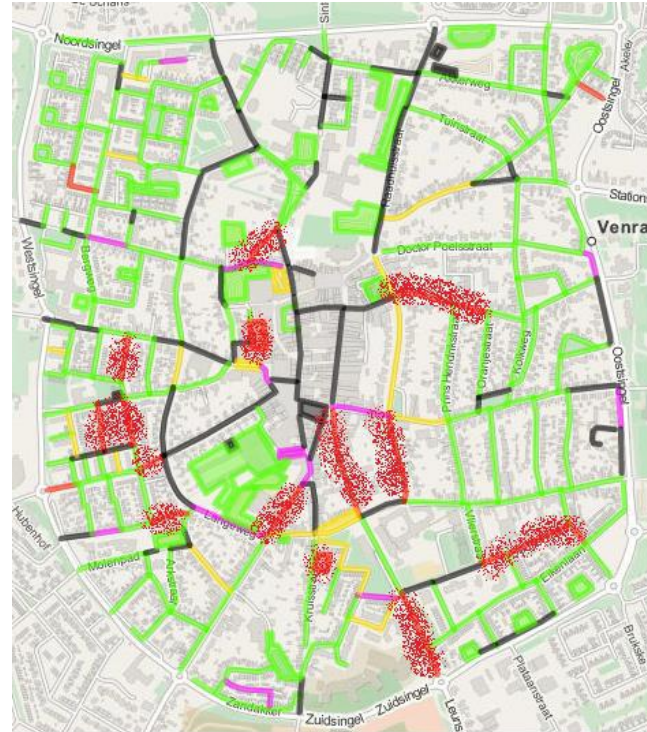
Parkeerdruk vrijdag middag – pilot 2



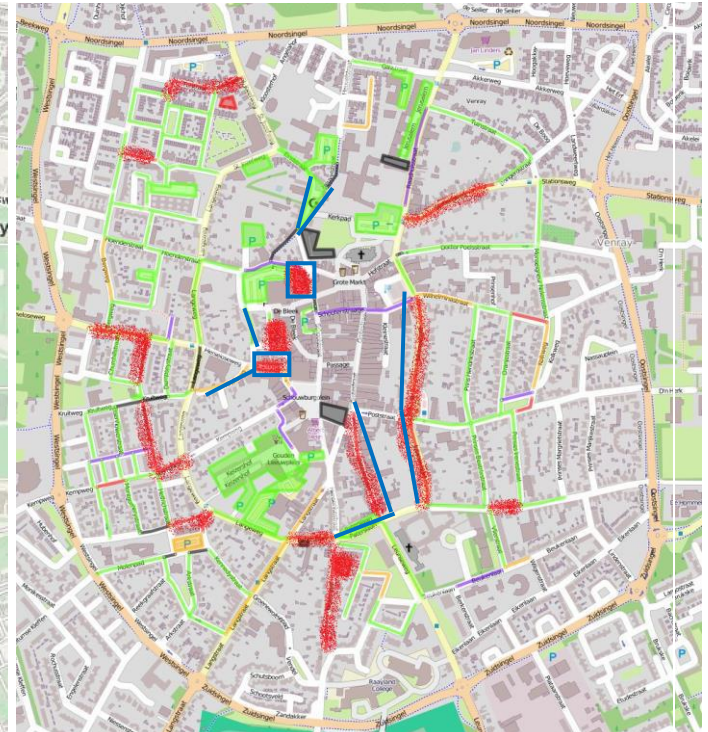
Parkeerdruk vrijdag middag huidig parkeerbeleid



Parkeerdruk vrijdag avond - betaald parkeren



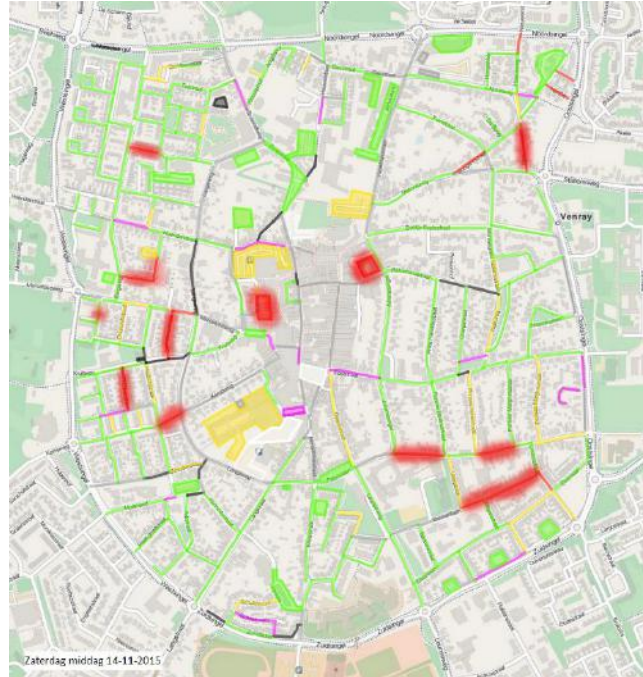
Parkeerdruk vrijdag avond – pilot 2



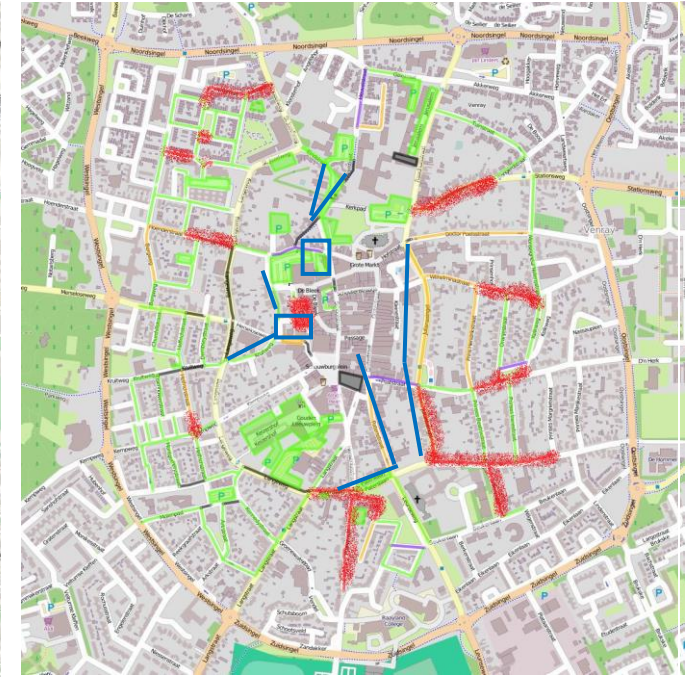
Parkeerdruk vrijdag avond - huidig parkeerbeleid



Parkeerdruk zaterdag middag - betaald parkeren



Parkeerdruk zaterdag middag – pilot 2



Parkeerdruk zaterdag middag – huidig parkeerbeleid