

Gemeente Utrecht

Eindrapportage



Pilot parkeren Kanaalstraat/ Damstraat

Dragen aantrekkelijke
parkeertarieven bij tot een
aantrekkelijk winkelklimaat?

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Utrecht

Pilot parkeren Kanaalstraat/Damstraat

Dragen aantrekkelijke parkeertarieven bij tot een
aantrekkelijk winkelklimaat?

Eindrapportage

Datum	21 november 2014
Kenmerk	UTT454/Skw/2497.03
Eerste versie	31 oktober 2014

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Utrecht
Titel rapport	Pilot parkeren Kanaalstraat/Damstraat Dragen aantrekkelijke parkeertarieven bij tot een aantrekkelijk winkelklimaat?
Kenmerk	UTT454/Skw/2497.01
Datum publicatie	21 november 2014
Projectteam opdrachtgever(s)	Lisette Wiekenkamp
Projectteam Goudappel Coffeng	Aukje van de Reijt en Willem Smink

Samenvatting	I
1 Inleiding	1
2 Onderzoeks-beschrijving	2
2.1 Onderzoeksgebied	2
2.2 Parkeerdrukonderzoek Lombok	3
2.3 Type parkeerder	3
2.4 Parkeerduur	5
2.5 Automaatgegevens	5
2.6 Enquêtes	6
3 Onderzoeks-resultaten	7
3.1 Parkeerdruk	7
3.1.1 Lombok als geheel	7
3.1.2 Pilotgebied	8
3.1.3 Omgeving pilotgebied	11
3.1.4 Fietsparkeren pilotgebied	12
3.2 Type parkeerder	12
3.2.1 Pilotgebied	12
3.2.2 Omgeving pilotgebied	13
3.3 Parkeerduur	15
3.3.1 Parkeerduuronderzoek pilotgebied	15
3.3.2 Automaatgegevens	16
3.4 Opbrengsten	17
3.5 Enquêteresultaten	19
3.5.1 Beleving winkelstraten	19
3.5.2 Aantal bezoekers winkelstraten	21
3.5.3 Vervoerwijze	22
3.5.4 Bekendheid met pilot	22
4 Beantwoording onderzoeksvragen	24
4.1 Beleving winkelstraten	24
4.2 Aantal bezoekers	25
4.3 Beschikbaarheid	25
4.4 Neveneffecten	25
4.5 Conclusie en aanbevelingen	26
Bijlagen	

Samenvatting

In deze rapportage zijn de onderzoeksresultaten van de evaluatie van de pilot parkeren Kanaalstraat/Damstraat opgenomen. Binnen de pilot Kanaalstraat/Damstraat geldt in deze winkelstraten, gedurende winkelopeningstijden, voor een half uur parkeren een gereduceerd tarief van € 0,20. De pilot Kanaalstraat/Damstraat is bedoeld om de aantrekkelijkheid van de winkelstraten Kanaalstraat en Damstraat te waarborgen. Hierbij dient de verlaging van de tariefdrempel enerzijds te leiden tot meer bezoekers. Anderzijds moeten de parkeerplaatsen in de Kanaalstraat en de Damstraat beter beschikbaar zijn voor de bezoekers van de winkels.

Uit deze evaluatie blijkt dat:

- **Aantrekkelijkheid parkeren winkelstraat neemt toe**
De aantrekkelijkheid van de winkelstraat bij zowel bewoners en ondernemers als bij bezoekers blijft na introductie van de pilot ongeveer gelijk en wordt gewaardeerd met gemiddeld een 6. Het element parkeren wordt na introductie van de pilot wel beter gewaardeerd (van gemiddeld een 4 naar gemiddeld een 5). De beschikbaarheid van parkeerplaatsen krijgt na introductie van de pilot een rapportcijfer dat gemiddeld met 0,5 punt hoger ligt en de aantrekkelijkheid van het tarief krijgt gemiddeld een rapportcijfer dat 1,2 punten hoger ligt. Hiermee geldt dat de beleving van het parkeren beter is.
Van alle elementen wordt verkeersveiligheid zowel door bewoners, ondernemers als bezoekers als belangrijkste aspect aangedragen. Het parkeertarief komt bij ondernemers op de tweede plaats, terwijl zowel bij bewoners als bij bezoekers het parkeertarief als een na laatste aspect wordt genoemd. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt door alle doelgroepen als minst belangrijk aangegeven.
- **Aantal bezoekers naar de winkelstraat lijkt onveranderd**
Of meer bezoekers naar de winkelstraat komen, is op basis van deze evaluatie niet te zeggen. Wel is duidelijk dat het aantal parkeerders dat in de winkelstraat staat geparkeerd is toegenomen. Dit blijkt onder andere uit de blijvend hoge parkeerdruk (op de rustige momenten is de parkeerdruk zelfs toegenomen) en het extra aantal verkochte parkeeruren.
Ten aanzien van de bezoekersaantallen geven bewoners, ondernemers en bezoekers aan dat het aantal bezoekers gelijk is gebleven. Wel is een verandering te zien in de

modaliteit van bezoekers. Vanuit de enquête onder bezoekers blijkt bijvoorbeeld dat in 2014 30% van de ondervraagden met de auto kwam, terwijl dit in 2013 nog 21% was.

- Beschikbaarheid parkeerplaatsen beter ervaren, maar parkeersituatie is onveranderd. Op de drukke momenten is de parkeersituatie in de Kanaalstraat/Damstraat onveranderd. De parkeerdruk blijft hoog en ook de gemiddelde parkeerduur is niet veranderd. Ook de betalingsbereidheid blijft met 40% tot 50% erg laag. Wel is te zien dat op de rustige momenten, bijvoorbeeld op dinsdagmiddag, de parkeerdruk is toegenomen. Ondanks dat objectief gemeten de parkeersituatie onveranderd lijkt, waarderen bewoners, ondernemers en bezoekers na introductie van de pilot de beschikbaarheid van parkeerplaatsen wel beter. Ook is het aantal foutparkeerders (parkeren op laad- en loshavens) afgenomen en parkeren meer bezoekers korter dan een half uur.

Conclusie pilot Kanaalstraat/Damstraat

Voor de Kanaalstraat/Damstraat worden met de pilot de doelen niet geheel behaald. Het parkeren in de winkelstraat wordt aantrekkelijker bevonden en de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen is objectief niet verbeterd, maar wordt wel als beter ervaren.

Het gereduceerde tarief zorgt er aan de andere kant ook voor dat meer bezoekers met de auto komen (verschuiving in modaliteit) en dat de parkeeropbrengsten lager liggen. Op jaarbasis betekent dit voor de Kanaalstraat/Damstraat een inkomstenderving van circa € 43.500,-.

Of de lagere opbrengsten opwegen tegen de betere beleving is een afweging. Belangrijk element dat hierbij meespeelt, is dat op het moment dat de pilot wordt omgezet in een regulier regime ook vanuit andere winkelgebieden het verzoek zal komen tot het instellen van een gereduceerd tarief. Vanuit de pilot kan echter niet gesteld worden dat het gereduceerde tarief in andere winkelgebieden succesvol zal zijn. De kosten voor instandhouding zullen groter zijn (betalingsbereidheid is in de Kanaalstraat/Damstraat vele malen lager dan in andere winkelstraten) en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen is onzeker.

1

Inleiding

Als onderdeel van de Nota Stallen en Parkeren heeft de gemeente Utrecht op 1 januari 2014 een pilot gestart voor parkeren in de Kanaalstraat/Damstraat. Bij deze pilot is het eerste half uur parkeren in winkelstraten substantieel goedkoper dan het reguliere tarief. Het doel van deze pilot is het waarborgen van de aantrekkelijkheid van de winkelstraten. Dit moet enerzijds leiden tot meer bezoekers, anderzijds moeten de parkeerplaatsen in de Kanaalstraat en de Damstraat beter beschikbaar zijn voor de bezoekers van de winkels. Goudappel Coffeng BV is gevraagd de evaluatie van deze pilot uit te voeren.

Om het tweeledige doel van de pilot te evalueren zijn vier onderzoeksvragen opgesteld:

- Is de beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers ten aanzien van de aantrekkelijkheid van de winkelstraten gelijk gebleven of verbeterd?
- Is het aantal bezoekers in de winkelstraten toegenomen?
- Zijn de parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels in de winkelstraten beter beschikbaar?
- Zijn ongewenste neveneffecten op parkeren, zoals een te hoge parkeerdruk in de directe omgeving, opgetreden?

In oktober 2013 is een 'nulmeting' uitgevoerd, voor aanvang van de pilot. Vervolgens is in april 2014 een 'tussenmeting' uitgevoerd en in september 2014 de 1-meting. De tussenmeting was bedoeld om inzicht te krijgen in de eerste effecten die optreden naar aanleiding van de ingestelde pilot en of bijsturen benodigd was. Naar aanleiding van de tussenmeting zijn geen wijzigingen binnen de pilot doorgevoerd. Het resultaat van de tussenmeting is opgenomen in de rapportage 'Pilot parkeren Damstraat/Kanaalstraat, tussenrapportage'¹.

In deze rapportage is het resultaat van de 1-meting opgenomen en worden de resultaten van de 1-meting vergeleken met de resultaten van de 0-meting en de tussenmeting. Op basis van deze vergelijking worden de onderzoeksvragen beantwoord. Deze rapportage wordt afgesloten met aanbevelingen.

¹ Kenmerk UTT454/Skw/2434.02, d.d. 30 juli 2014.

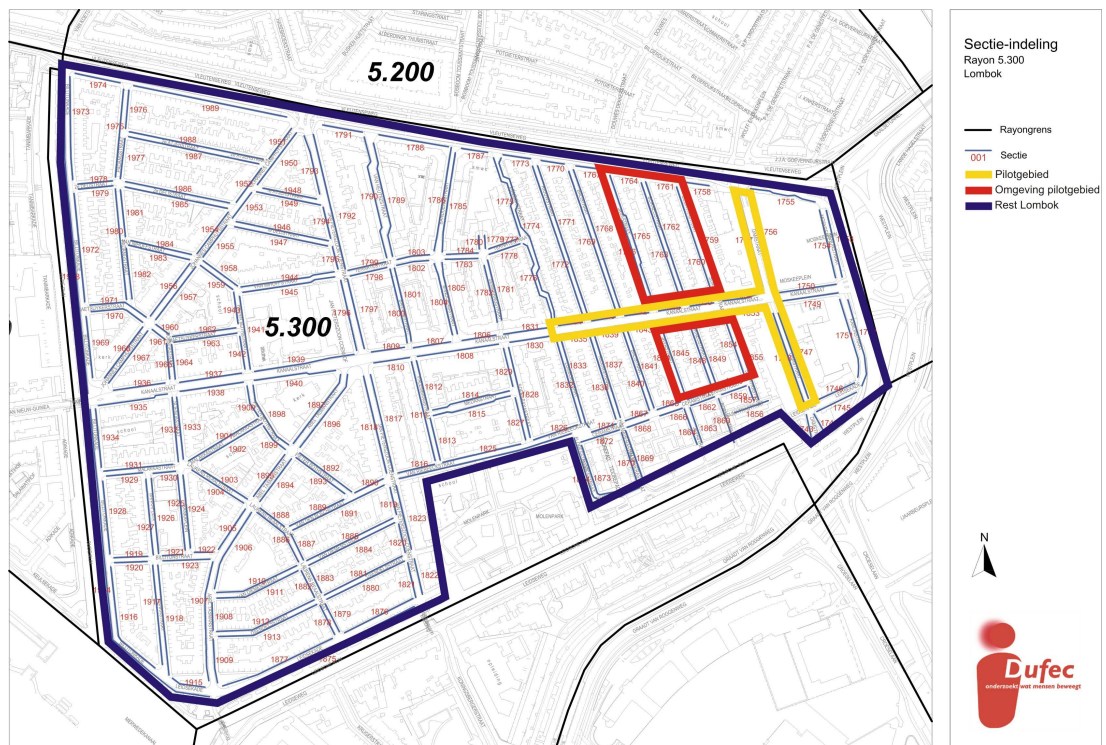
2

Onderzoeks- beschrijving

In dit hoofdstuk worden de verschillende toegepaste onderzoeksmethodieken beschreven, waarmee de beschikbaarheid van parkeerplaatsen en mogelijke neveneffecten van de pilot worden onderzocht.

2.1 Onderzoeksgebied

Het onderzoeksgebied is opgedeeld in drie zones, zoals weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Onderzoeksgebied

De zone waarin de pilot ('pilotgebied') wordt uitgevoerd is omlijnd met geel. In de omgeving van dat gebied kunnen wellicht neveneffecten van de pilot optreden. De neveneffecten hebben primair betrekking op de zijstraten van de Kanaalstraat. Daarom zijn drie zijstraten van de Kanaalstraat met rood aangemerkt ('omgeving pilotgebied'). Met donkerblauw is vervolgens de rest van Lombok aangegeven.

2.2 Parkeerdrukonderzoek Lombok

Tijdens een parkeerdrukmeting wordt per sectie geregistreerd hoeveel auto's geparkeerd staan. Door dit aantal te delen door het aantal auto's dat in een sectie kan staan (de parkeercapaciteit), wordt inzichtelijk gemaakt wat de bezettingsgraad op de openbare parkeerplaatsen is. De parkeerdrukmeting is uitgevoerd in de hele wijk Lombok, op verschillende dagen en tijdstippen. In tabel 2.1 zijn de data opgenomen.

moment	najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
dinsdag tussen 10.00 en 13.00 uur	29 oktober	8 april	9 september
woensdag tussen 14.00 en 17.00 uur	30 oktober	9 april	10 september
donderdag tussen 18.00 en 21.00 uur	31 oktober	10 april	11 september
zaterdag tussen 11.00 en 14.00 uur	2 november	12 april	13 september

Tabel 2.1: Meetmomenten parkeerdrukonderzoek geheel Lombok

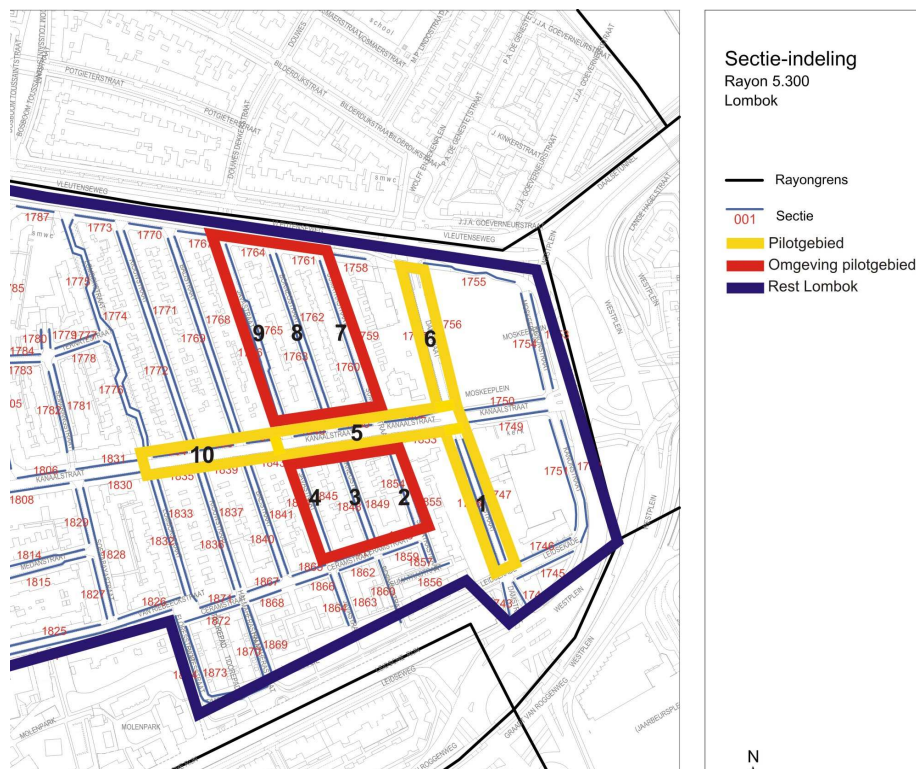
Deze uitgevoerde onderzoeken maken het mogelijk om het parkeeronderzoek te vergelijken met de door de gemeente Utrecht beschikbaar gestelde eerdere parkeeronderzoeken. De gehanteerde meetmomenten en sectie-indeling komen hiermee dan ook overeen.

Tijdens het parkeerdrukonderzoek zijn ook de fout geparkeerde auto's genoteerd. Dit geeft een beeld voor het foutparkeren in Lombok als geheel.

2.3 Type parkeerder

Naast de parkeerdruk is het type parkeerder onderzocht. Het onderzoek naar het type parkeerder is uitgevoerd met behulp van 'handhelds' van de gemeentelijke dienst Toezicht & Handhaving. De 'handhelds' zijn gekoppeld aan de parkeerrechtendatabase van Utrecht, zodat scannen van het kenteken duidelijk maakt voor welke periode een auto geparkeerd mag staan en met welk type ticket dit plaatsvindt. Op die manier kunnen bijvoorbeeld vergunninghouders en belparkeerders worden onderscheiden.

Voor dit onderzoek is een specifieke sectie-indeling gehanteerd, figuur 2.2 geeft dit weer. Het type parkeerder is in kaart gebracht voor het pilotgebied (secties 1, 5, 6 en 10 in figuur 2.2) en voor de omgeving pilotgebied (secties 2, 3, 4, 7, 8 en 9 in figuur 2.2).



Figuur 2.2: Onderzoeksgebied en sectie-indeling onderzoek type parkeerder

In tabel 2.2 zijn de uitvoeringsdagen van dit onderzoek opgenomen.

moment	najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
vrijdag tussen 14.00 en 17.00 uur	11 oktober	11 april	12 september
zaterdag tussen 11.00 en 14.00 uur	12 oktober	12 april	13 september

Tabel 2.2: Meetmomenten onderzoek type parkeerder

Behalve de typen parkeerders levert het onderzoek andere gegevens op die interessant zijn voor dit onderzoek:

- De niet-betalende parkeerders zijn geregistreerd voor het pilotgebied en de omgeving pilotgebied. Door het aantal niet betalende parkeerders te meten voor en tijdens de pilot, wordt inzicht verkregen in de ontwikkeling van de betalingsbereidheid en de mogelijke relatie met de pilot.
- Op basis van het onderzoek naar het type parkeerder kunnen eveneens uitspraken worden gedaan over de parkeerdruk, aangezien met het totaal van deze auto's en de parkeercapaciteit de parkeerdruk kan worden berekend.

- Het onderzoek naar het type parkeerder geeft -net als het parkeerdrukonderzoek- inzicht in het foutparkeren en in de mate waarin en manier waarop laad- en losplaatsen worden gebruikt.

Behalve de parkeerdruk van auto's, is ook de fietsparkeerdruk opgenomen in het onderzoek. In het pilotgebied is op de vrijdagen het aantal fietsen genoteerd om 15.15 uur. Op de zaterdagen is de fietsparkeerdruk genoteerd om 12.15 uur.

2.4 Parkeerduur

Een parkeerduurmeting geeft inzicht in de parkeerduur van de geparkeerde voertuigen in een bepaald gebied. De kentekens van alle geparkeerde voertuigen zijn bij deze meting elke 10 minuten genoteerd. De parkeerduur geeft inzicht in de verhouding tussen langparkeerders en kortparkeerders en of de pilot hier, zoals beoogd, invloed op heeft.

Het parkeerduuronderzoek is uitgevoerd op de openbare parkeerplaatsen in het pilotgebied. De meetmomenten liggen gelijk aan het onderzoek naar type parkeerder, zoals is weergegeven in tabel 2.2.

2.5 Automaatgegevens

De gemeente Utrecht heeft meerdere gegevens ter beschikking gesteld met betrekking tot de parkeeropbrengsten:

- Alle parkeertransacties in pilotgebied en omgeving pilotgebied tussen 1 oktober 2013 en 13 september 2014.
- Voor geheel Lombok, per automaat, per maand de totalen van de verschillende parkeertickets.
- De totale opbrengsten voor het belparkeren per maand.

Parkeeropbrengsten en type parkeerder

Deze gegevens zijn aan elkaar gekoppeld en gebruikt om de ontwikkeling van de parkeeropbrengsten voor Lombok als geheel inzichtelijk te maken. Daarnaast zijn de opbrengsten per type parkeerder specifiek voor de pilotperiode tot dusver (januari tot en met augustus 2014) in beeld gebracht. Dit wordt vergeleken met de situatie van voor de pilot (januari tot en met augustus 2013).

Parkeerduur

De automaatgegevens worden langs de resultaten uit het parkeerduuronderzoek gelegd. Uit de betalingen bij een automaat in combinatie met het aangeschafte ticket kan de parkeerduur namelijk worden afgeleid.

2.6 Enquêtes

Om de beleving onder bewoners, ondernemers en bezoekers te meten, zijn in het najaar van 2013 (voor de pilot) en het najaar van 2014 (na introductie van de pilot) enquêtes gehouden onder de verschillende doelgroepen. Bewoners en ondernemers in Lombok hebben een schriftelijke enquête ontvangen. Bezoekers in het pilotgebied zijn op straat aangesproken en is de enquête afgenomen. In tabel 2.3 is de respons op de enquêtes opgenomen. De gestelde vragen zijn in de bijlage opgenomen.

enquête	najaar 2013	najaar 2014
bewoners	854 (28%)	546 (18%)
ondernemers	102 (14%)	78 (11%)
passanten	303	329

Tabel 2.3: Respons enquêtes

3

Onderzoeksresultaten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste onderzoeksresultaten opgenomen. De resultaten van het onderzoek van de nulmeting (oktober 2013), de resultaten van de tussenmeting (maart 2014) en de 1-meting (september 2014) worden gecombineerd en met elkaar vergeleken. De resultaten worden als volgt gepresenteerd:

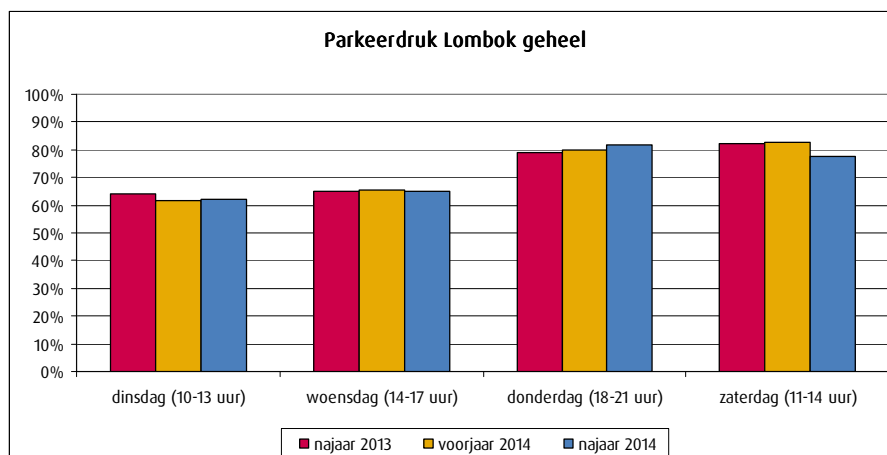
- Parkeerdruk (paragraaf 3.1);
- Type parkeerder (paragraaf 3.2);
- Parkeerduur (paragraaf 3.3);
- Opbrengsten (paragraaf 3.4);
- Enquêteresultaten (paragraaf 3.5).

3.1 Parkeerdruk

3.1.1 Lombok als geheel

Voor de pilot is het functioneren van het parkeren in geheel Lombok van belang om de juiste waarde toe te kennen aan de onderzoeksresultaten in het pilotgebied en de directe omgeving ervan. Dit maakt de invloed van ontwikkelingen die autonoom van de pilot plaatsvinden inzichtelijk. Stel dat bijvoorbeeld de parkeerdruk in Lombok als geheel flink toeneemt, dan hoeft een stijging van de parkeerdruk in het pilotgebied niets te maken te hebben met de pilot.

De parkeerdruk voor Lombok als geheel is weergegeven in figuur 3.1.



Figuur 3.1: De parkeerdruk in geheel Lombok

Uit figuur 3.1 valt af te leiden dat de parkeerdruk in Lombok als geheel na invoering van de pilot, vergelijkbaar is met de resultaten uit het najaar van 2013, voor invoering van de pilot. Hoewel dinsdag en zaterdag een lichte daling van de parkeerdruk geven en woensdag en donderdag een lichte stijging, zijn de verschillen dusdanig klein dat uitgegaan mag worden dat de autonome toename van de parkeerdruk beperkt is. Dit betekent dat de verschillen in parkeerdruk binnen het pilotgebied, volledig aan deze pilot toe te schrijven zijn.

Naast de parkeerdruk is ook opgenomen hoeveel auto's foutief geparkeerd staan. Dit betreft onder andere het parkeren op laad- en loshavens of het parkeren op het trottoir. In tabel 3.1 is voor geheel Lombok het aandeel foutparkeerders opgenomen.

geheel Lombok	najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
dinsdag	1,5%	1,1%	1,7%
woensdag	2,6%	3,0%	1,0%
donderdag	1,4%	1,6%	1,9%
zaterdag	1,9%	2,7%	1,2%
gemiddelde	1,9%	2,1%	1,5%

Tabel 3.1: Percentage foutparkeerders geheel Lombok

Uit tabel 3.1 blijkt dat gemiddeld bijna 2% van alle parkeerders in Lombok foutief geparkeerd staat.

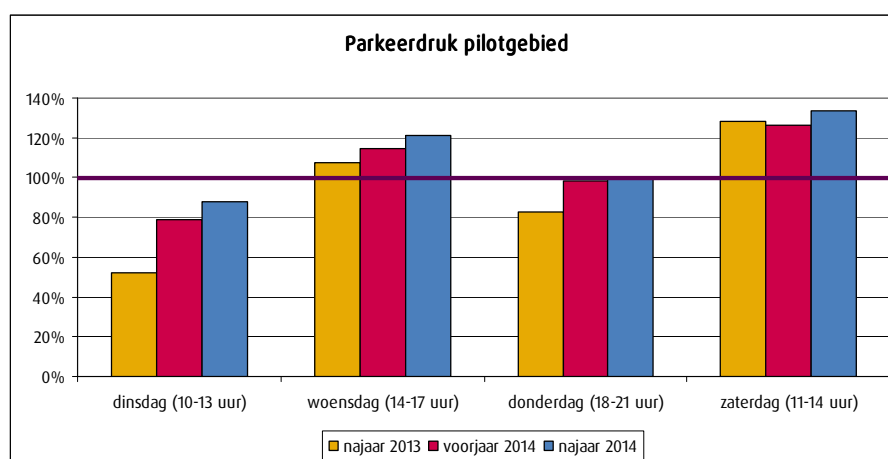
3.1.2 Pilotgebied

De parkeerdruk binnen het pilotgebied is onderzocht op basis van twee onderzoeksmethoden; de parkeerdrukmeting en het onderzoek naar type parkeerder. In deze para-

graaf is vanuit beide onderzoeksmethoden de parkeerdruk weergegeven. Omdat beide onderzoeken op verschillende dagen zijn uitgevoerd, zijn de resultaten verschillend.

Parkeerdruk

Figuur 3.2 geeft de parkeerdruk weer in het pilotgebied op verschillende dagen, op basis van het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek voor 2013 en 2014. In het pilotgebied liggen 42 openbare parkeerplaatsen en 11 laad- en losplaatsen. De laad- en losplaatsen in het pilotgebied zijn vanwege de venstertijden binnen dit onderzoek niet opgenomen als deel van de parkeercapaciteit, met uitzondering van de tellingen op donderdag. De tellingen op donderdag zijn namelijk gehouden tussen 18.00 en 21.00 uur, buiten de geldende venstertijden voor laden en lossen in het gebied. Dan zijn de laad- en losplaatsen als legale openbare parkeerplaatsen beschikbaar.



Figuur 3.2: Parkeerdruk pilotgebied

Figuur 3.2 laat zien dat de parkeerdruk sinds de invoering van de pilot is toegenomen. De parkeerdruk van 100% (alle parkeerplaatsen bezet) is met de paarse lijn aangegeven. Deze grens wordt op woensdag en zaterdag overschreden. Een verklaring hiervoor is dat bezoekers ook op de laad- en losplaatsen geparkeerd staan (zie ook tabel 3.3).

In tabel 3.2 is de parkeerdruk op basis van het onderzoek naar type parkeerder opgenomen. De weergegeven cijfers zijn de gemiddelden van meerdere telmomenten.

	najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
vrijdag (14.00-17.00)	54 (117%)	41 (89%)	43 (93%)
zaterdag (11.00-14.00)	59 (128%)	60 (130%)	48 (104%)

Tabel 3.2: Aantal parkeerders pilotgebied (gemiddelde meerdere telmomenten)

Uit tabel 3.1 blijkt dat tijdens het onderzoek de parkeerdruk op vrijdag in 2014 is afgenomen ten opzichte van 2013. Op zaterdag is de parkeerdruk in 2014 in het voorjaar nog vergelijkbaar met 2013, maar is de parkeerdruk in het najaar, net als op vrijdag, afgenomen. Dit komt niet geheel overeen met de cijfers uit het parkeerdrukonderzoek. Een belangrijke verklaring voor dit verschil zit in het gegeven dat op verschillende momenten is gemeten in combinatie met de relatief korte parkeerduur van veel parkeerders (zie ook resultaat parkeerduurmeting).

Foutparkeren en laden en lossen

Met beide onderzoeksmethoden wordt binnen het pilotgebied een parkeerdruk van meer dan 100% gemeten. Dit betekent dat meer auto's staan geparkeerd, dan dat er legale openbare parkeerplaatsen zijn. In tabel 3.3 is het aantal foutparkeerders afgezet tegen het aantal parkeerders in het pilotgebied. Uit deze tabel valt af te lezen dat het aandeel foutparkeerders op vrijdag en zaterdag hoger ligt dan op de andere momenten van de week. Hieruit kan worden geconcludeerd dat naarmate het drukker wordt in het pilotgebied, ook meer foutief geparkeerd wordt. Dit is op zich logisch aangezien op die momenten minder vrije capaciteit beschikbaar is.

pilotgebied	najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
dinsdag	14,3%	0,0%	6,3%
woensdag	16,7%	16,7%	7,0%
donderdag	0,0%	0,0%	5,3%
vrijdag	29,6%	24,4%	29,5 %
zaterdag	31,7%	18,0%	16,3%
<i>gemiddelde</i>	<i>18,4%</i>	<i>11,8%</i>	<i>12,9%</i>

Tabel 3.3: Percentage foutparkeerders pilotgebied

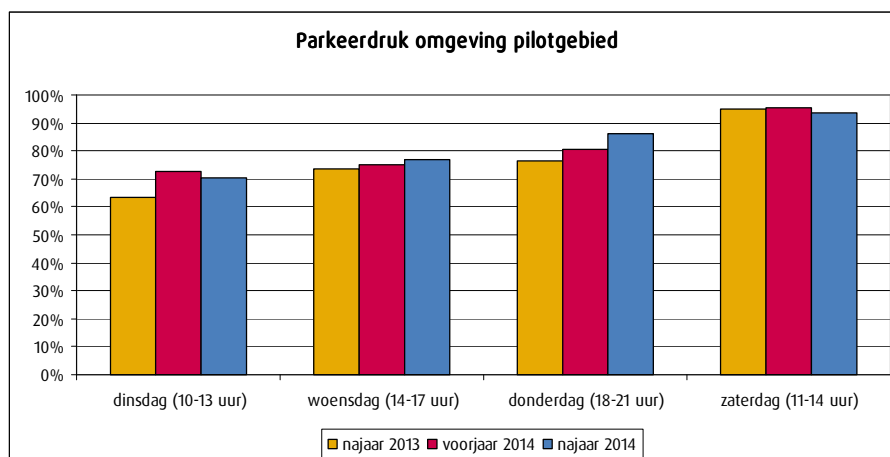
Foutparkeren vindt op verschillende manieren plaats binnen het pilotgebied. Het betreft bijvoorbeeld parkeren op de stoep, dubbelparkeren of parkeren op een laad- en losplaats. In tabel 3.4 is het aantal foutparkeerders, uitgesplitst naar het aantal foutparkeerders op een laad- en losplaats en het aantal overige foutparkeerders (zoals parkeren op de stoep), weergegeven. Deze tabel bevestigt dat de laad- en losplaatsen ook als parkeerplaatsen worden gebruikt.

		najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
<i>vrijdag</i>	Laad- en losplaats	13	8	12
	overig	3	2	1
	totaal	16	10	13
<i>zaterdag</i>	Laad- en losplaats	13	9	8
	overig	5	3	0
	totaal	18	12	8

Tabel 3.4: Gemiddeld aantal foutparkeerders in het pilotgebied

3.1.3 Omgeving pilotgebied

Figuur 3.3 geeft de parkeerdruk weer in de omgeving van het pilotgebied op verschillende dagen, op basis van het uitgevoerde parkeerdrukonderzoek voor 2013 en 2014. Dit gebied beschikt over 136 parkeerplaatsen. Tijdens de meting in het voorjaar van 2014 vonden werkzaamheden plaats. Hierdoor waren 23 parkeerplaatsen niet beschikbaar.



Figuur 3.3: Parkeerdruk omgeving pilotgebied

Uit figuur 3.3 blijkt dat de parkeerdruk in de omgeving van het pilotgebied is toegenomen ten opzichte van najaar 2013. Alleen op zaterdagmiddag is de parkeerdruk gelijk gebleven.

In tabel 3.5 is het aantal parkeerders met tussen haakjes de parkeerdruk in de omgeving van het pilotgebied opgenomen, op basis van het onderzoek naar type parkeerders. De cijfers in tabel 3.5 zijn de gemiddelden van meerdere telmomenten.

	najaar 2013	voorjaar 2014*	najaar 2014
vrijdag (14.00-17.00)	125 (92%)	96 (85%)	120 (88%)
zaterdag (11.00-14.00)	130 (96%)	101 (89%)	122 (90%)

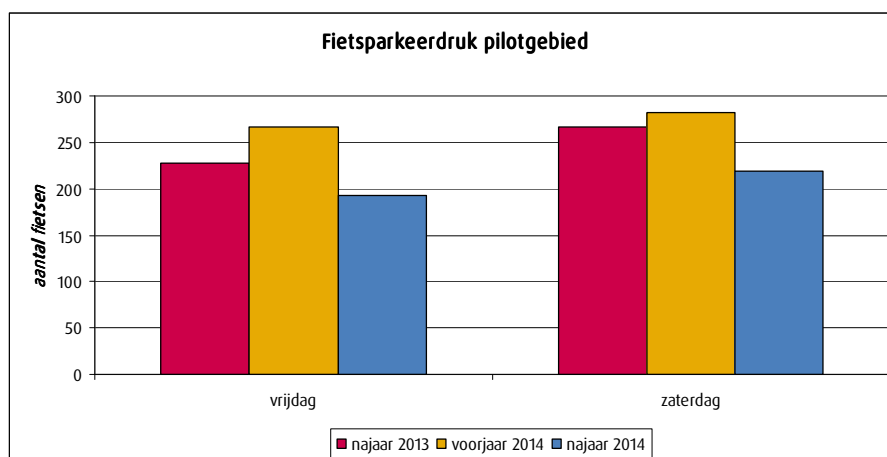
* Door werkzaamheden in de Javastraat zijn 23 parkeerplaatsen tijdelijk niet beschikbaar.

Tabel 3.5: Aantal parkeerders omgeving pilotgebied (gemiddelde meerdere telmomenten)

Uit tabel 3.5 blijkt dat de parkeerdruk in 2014 in de aangrenzende straten enkele procenten lager ligt dan tijdens de meting in 2013. Opvallend is dat vooral het aantal mensen dat met een zakelijke vergunning parkeert is afgenomen (zie ook paragraaf 3.2.2).

3.1.4 Fietsparkeeren pilotgebied

In het pilotgebied is tevens de fietsparkeerdruk gemeten. Figuur 3.4 geeft de gemeten fietsparkeerdruk weer voor deze zone voor de vrijdag en zaterdag in 2013 en 2014.



Figuur 3.4: Fietsparkeerdruk pilotgebied

Uit figuur 3.4 kan worden afgeleid dat de fietsparkeerdruk in het najaar van 2014, substantieel lager ligt dan bij de voorgaande metingen. De verklaring hiervoor is dat met de oplevering van de moskee en de detailhandel/woningen bij Kop van Lombok meer gelegenheden voor het stallen van fietsen beschikbaar zijn gekomen. Deze locaties waren niet bij het onderzoek betrokken.

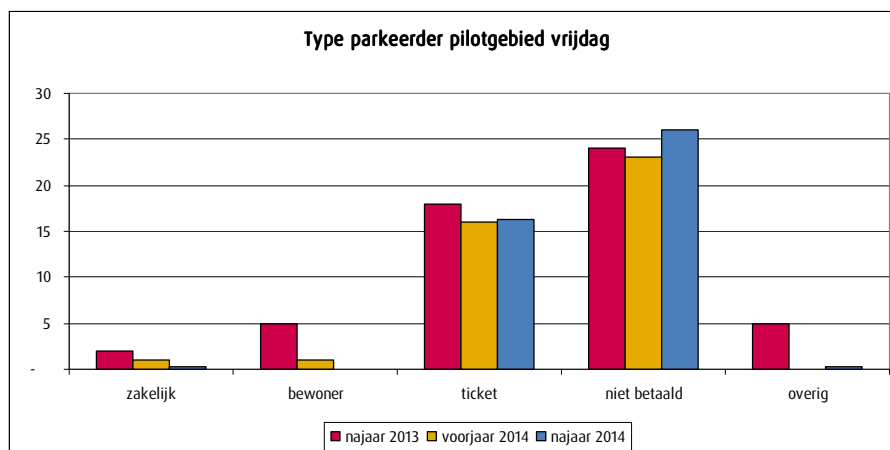
3.2 Type parkeerder

In dit onderzoek worden zakelijke vergunninghouders, bewoners (met vergunning), belparkeerders, parkeerders die een ticket kopen aan de automaat en niet-betalende parkeerders onderscheiden.

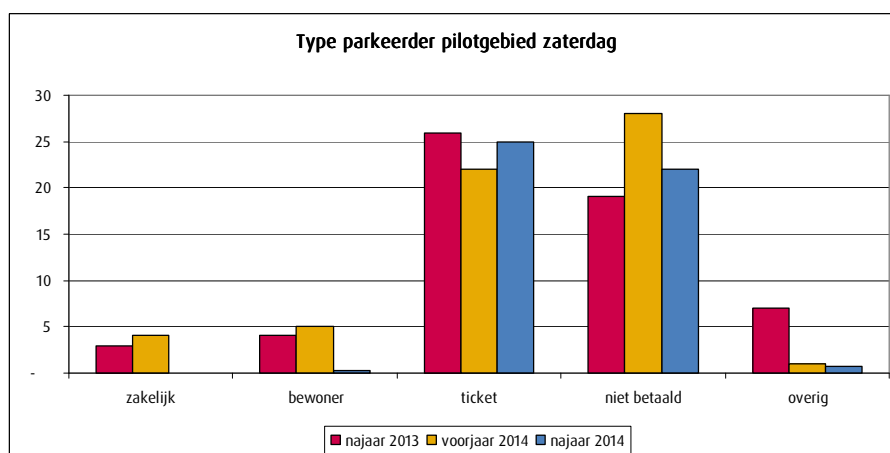
De zakelijke vergunninghouders en bewoners (met vergunning) vormen samen de vergunninghouders. Dit zijn langparkeerders. De overige categorieën zijn kortparkeerders.

3.2.1 Pilotgebied

Figuren 3.5 en 3.6 geven het aantal parkeerders in het pilotgebied weer per type parkeerder voor 2013 en 2014. Figuur 3.5 geeft dit weer voor vrijdag, figuur 3.6 voor zaterdag.



Figuur 3.5: Type parkeerders pilotgebied vrijdag



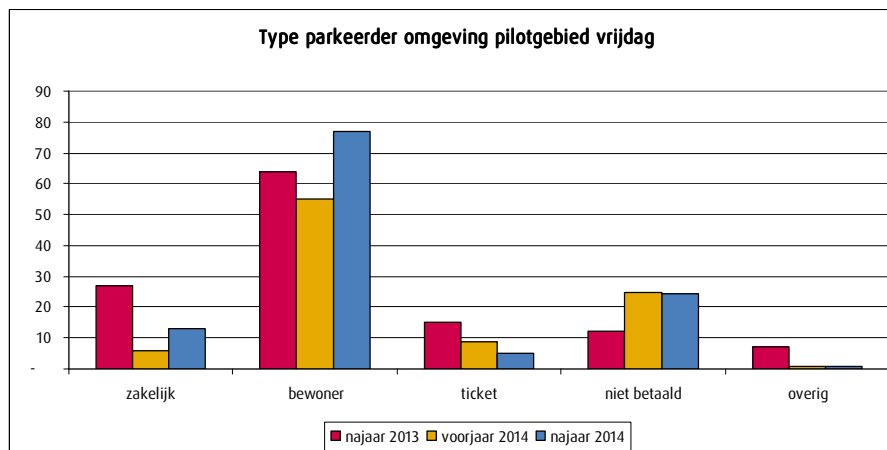
Figuur 3.6: Type parkeerders pilotgebied zaterdag

Op basis van figuren 3.5 en 3.6 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

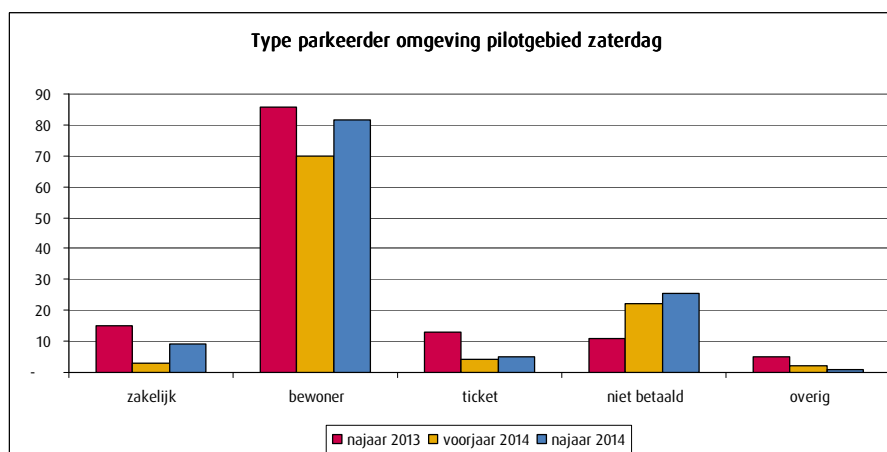
- binnen het pilotgebied parkeren voornamelijk kortparkeerders;
- er staan vergunninghouders in het pilotgebied geparkeerd, terwijl zij hier niet mogen parkeren;
- een groot deel van de parkeerders betaalt niet op vrijdag en dit aandeel is groter dan op zaterdag;
- ten opzichte van 2013 is de betalingsbereidheid in 2014 iets afgenomen (met circa 3% van 56% naar 53% op zaterdagmiddag).

3.2.2 Omgeving pilotgebied

In figuren 3.7 en 3.8 is voor de omgeving van het pilotgebied weergegeven welke typen parkeerders gebruik maken van de parkeerplaatsen.



Figuur 3.7: Type parkeerders omgeving pilotgebied vrijdag



Figuur 3.8: Type parkeerders omgeving pilotgebied zaterdag

Op basis van figuren 3.7 en 3.8 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- in de omgeving van het pilotgebied wordt voornamelijk door vergunninghouders geparkeerd;
- het aantal niet-betalende parkeerders is ten opzichte van de meting in 2013 verdubbeld; de betalingsbereidheid is afgenomen tot circa 20% van de kortparkeerders).²

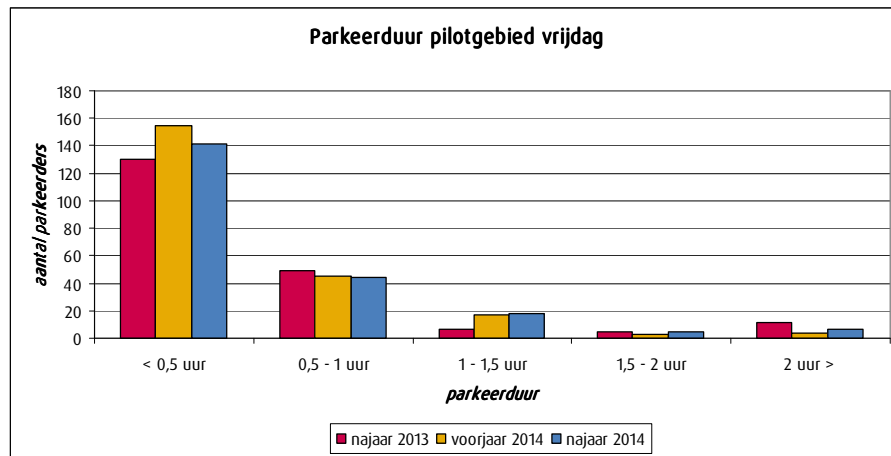
² Deze cijfers liggen in lijn met de betalingsbereidheidsonderzoeken die de gemeente Utrecht tot juli 2014 heeft uitgevoerd. Bij deze onderzoeken werd steekproefsgewijs de betalingsbereidheid gemeten. Hieruit bleek dat per straat parkeerders wel of niet betaalden. Gemiddeld betaald 50% van de parkeerders niet.

3.3 Parkeerduur

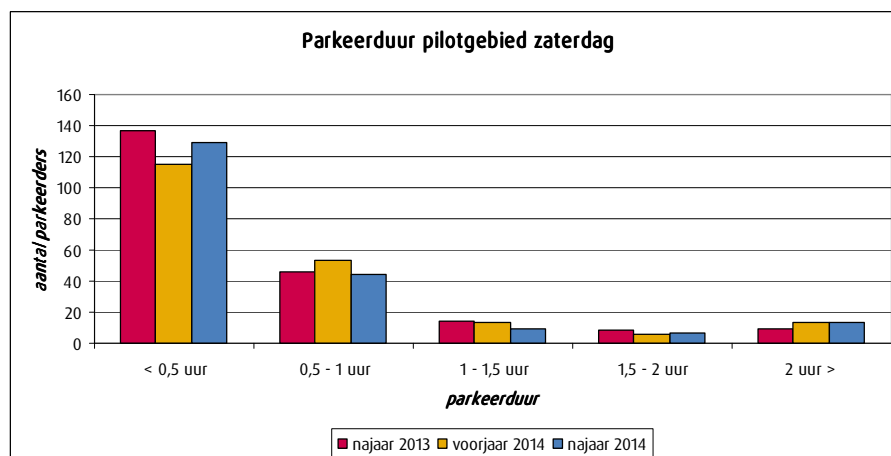
De parkeerduur is met behulp van twee onderzoeksmethoden bepaald. In deze paragraaf is het resultaat van beide onderzoeksmethoden opgenomen.

3.3.1 Parkeerduuronderzoek pilotgebied

Binnen het parkeerduuronderzoek is elke 10 minuten waargenomen of een auto nog geparkeerd staat. De parkeerduur wordt daarmee in blokken van 10 minuten gemeten. In figuren 3.9 en 3.10 is het resultaat hiervan voor de vrijdag (figuur 3.9) en zaterdag (figuur 3.10) opgenomen. De resultaten zijn geclusterd per half uur weergegeven.



Figuur 3.9: Parkeerduur pilotgebied vrijdag



Figuur 3.10: Parkeerduur pilotgebied zaterdag

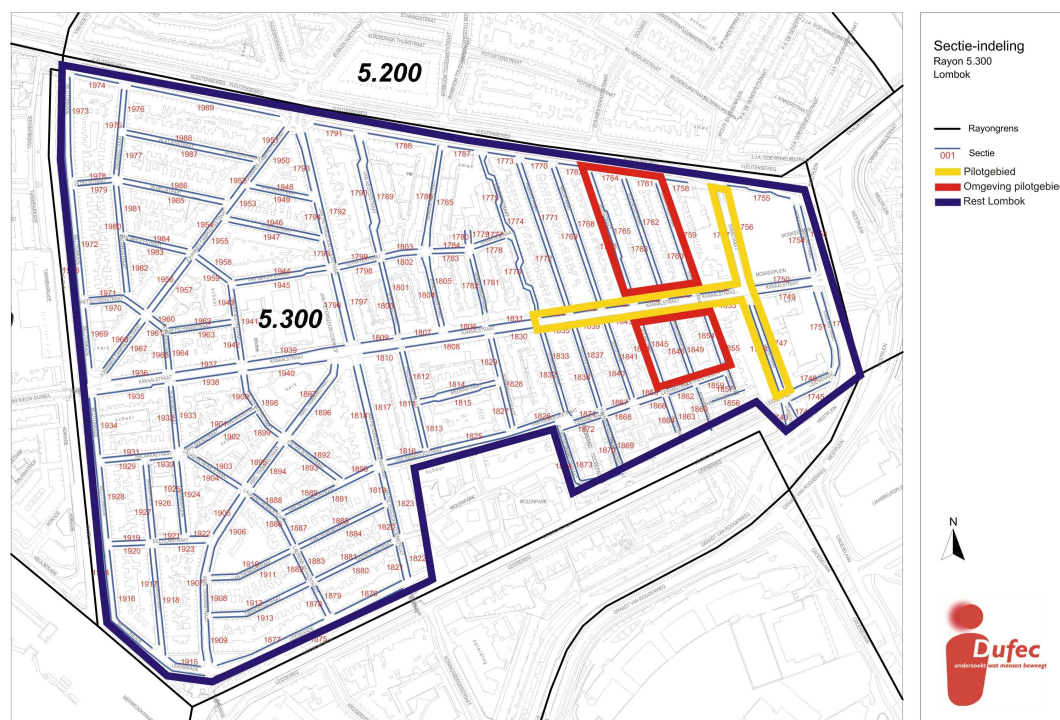
Uit de figuren 3.9 en 3.10 blijkt dat wijzigingen in parkeerduur beperkt en nagenoeg verwaarloosbaar zijn. Dit blijkt ook uit tabel 3.6. In deze tabel is de gemiddelde parkeerduur weergegeven. Uit deze tabel blijkt dat de gemiddelde parkeerduur als gevolg van de pilot niet is gewijzigd.

	najaar 2013	voorjaar 2014	najaar 2014
vrijdag	37 minuten	32 minuten	35 minuten
zaterdag	39 minuten	42 minuten	40 minuten

Tabel 3.6: Gemiddelde parkeerduur pilotgebied

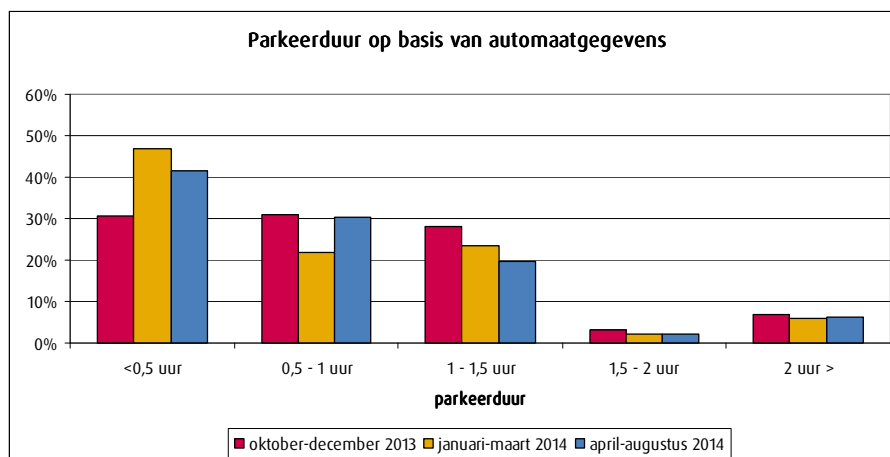
3.3.2 Automaatgegevens

Op basis van de inworp in de parkeerautomaten in combinatie met het type parkeerticket kan de parkeerduur worden bepaald. De parkeerautomaatgegevens in het pilotgebied, met geel aangegeven in figuur 3.11, zijn betrokken.



Figuur 3.11: Onderzoeksgebied parkeerautomaten (met geel aangegeven)

Figuur 3.12 geeft de gemiddelde resultaten weer voor de periodes oktober-december 2013, januari-maart 2014 en april-augustus 2014.



Figuur 3.12: Parkeerduur verschillende perioden op basis van automaatgegevens

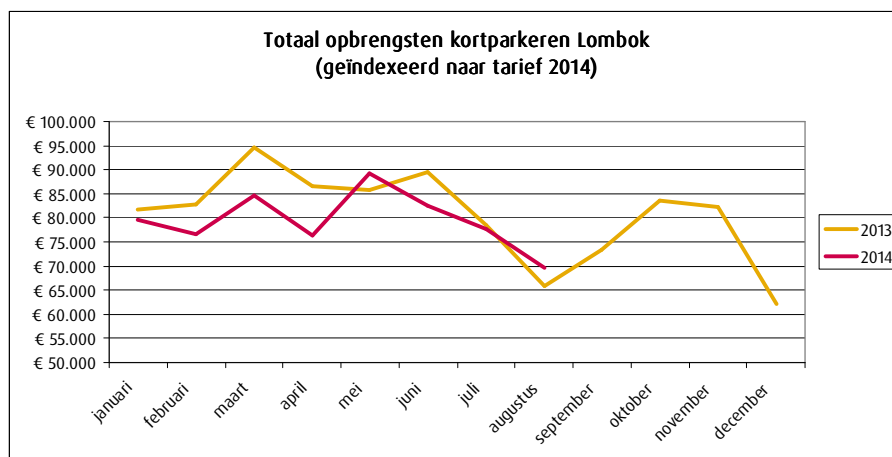
Uit figuur 3.12 blijkt dat als gevolg van de pilot relatief meer parkeerders een half uur of korter geparkeerd staan. De verschuiving is opgetreden binnen de categorie parkeerders die voorheen 0,5 tot 1,5 uur parkeerden. Het aandeel parkeerders dat langer dan 1,5 uur geparkeerd staat is gelijk gebleven.

De kortere parkeerduur op basis van de opbrengsten is niet terug te zien in de gemiddelde parkeerduur uit het gehouden onderzoek. Uit dat onderzoek (zie ook paragraaf 3.3.1) blijkt dat de gemiddelde parkeerduur gelijk is gebleven. Mogelijke verklaringen hiervoor zijn:

- Parkeerders kopen parkeertijd bij. Omdat het tarief voor een half uur parkeren sterk gereduceerd is, bestaat de kans dat parkeerders die langer parkeren tijd bijkopen om op deze wijze ook gebruik te kunnen maken van het gereduceerde tarief.
- Er parkeren meer parkeerders in de Kanaalstraat/Damstraat. Uit het parkeerdrukonderzoek (paragraaf 3.1.2) blijkt dat op dinsdag de parkeerdruk is toegenomen. Mogelijk zijn dit parkeerders die voor een korte tijdsperiode parkeren.

3.4 Opbrengsten

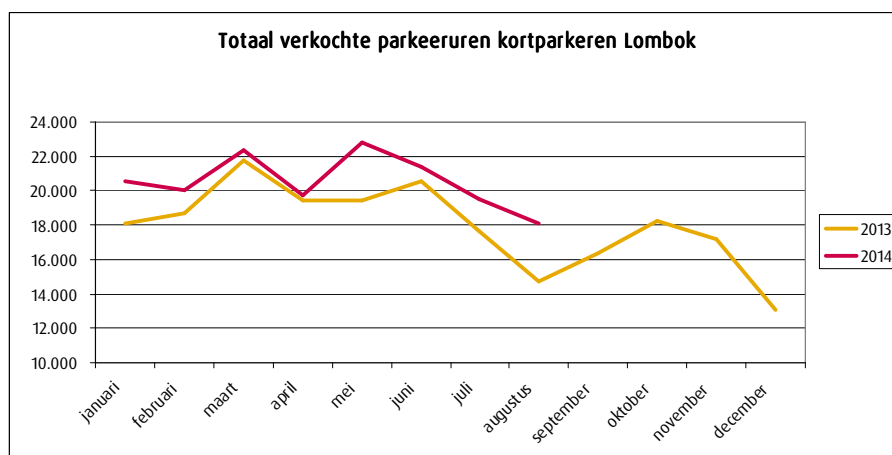
De pilot is ook van invloed op de totale parkeeropbrengsten uit het parkeren in Lombok; voor een half uur parkeren, betaalt men namelijk minder. Halverwege 2013 is het parkeertarief voor heel zone 2 in Utrecht verhoogd en in januari 2014 is nogmaals een inflatiecorrectie doorgevoerd. Om het effect van de pilot op de opbrengsten te bepalen zijn in tabel 3.13 daarom de opbrengsten van 2013 geïndexeerd naar het tarief van 2014.



Figuur 3.13: Totale parkeeropbrengsten kortparkeren Lombok

Figuur 3.13 maakt duidelijk dat bij aanvang van de pilot de (gecorrigeerde) opbrengsten uit kortparkeren zijn achtergebleven ten opzichte van 2013. Vanaf mei liggen de (gecorrigeerde) opbrengsten ongeveer op het niveau van 2013. De daadwerkelijk gerealiseerde opbrengsten over de periode januari – augustus in 2014 blijven, ten opzichte van de gecorrigeerde opbrengsten uit 2013 over dezelfde periode circa € 29.000,- achter. Als deze trend zich doorzet zullen de opbrengsten over 2014 circa € 43.500,- achterblijven ten opzichte van 2013.

Wanneer niet naar de opbrengsten wordt gekeken, maar naar het aantal verkochte parkeeruren (het totaal aan parkeertijd dat door parkeerders wordt gekocht) is het beeld anders. Dit is in figuur 3.14 weergegeven.



Figuur 3.14: Aantal verkochte parkeeruren Lombok

Uit figuur 3.14 valt af te lezen dat sinds de invoering van de pilot het aantal verkochte parkeeruren is toegenomen. Met andere woorden er wordt meer parkeertijd gekocht. Uit de voorgaande onderzoeken is al gebleken dat zowel de parkeerduur als de betalingsbereidheid gelijk zijn gebleven. De toename van het aantal verkochte parkeeruren betekent daarom dat meer parkeerders in de Kanaalstraat/Damstraat geparkeerd staan.

3.5 Enquêteresultaten

In deze paragraaf zijn de belangrijkste resultaten van de bewoners-, ondernemers- en passantenenquête opgenomen. De resultaten van alle gestelde vragen zijn terug te vinden in bijgevoegde bijlage.

3.5.1 Beleving winkelstraten

Aan de drie doelgroepen is gevraagd hoe hun beleving is van de winkelstraten. Hiervoor is zowel in 2013, voorafgaand aan de pilot, als in september 2014 gevraagd welk rapportcijfer zij aan verschillende aspecten van de winkelstraat toekennen. In de tabellen 3.7 tot en met 3.9 zijn deze resultaten opgenomen. In deze tabellen is het gemiddelde rapportcijfer gepresenteerd.

bewonersenquête	2013	2014
inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	6,2	6,3
verkeersveiligheid in de straat	3,3	3,6
bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	6,6	6,6
beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	4,2	4,8
tarief voor het autoparkeren	4,3	4,9
voldoende winkelaanbod in beide straten samen	6,5	6,6
kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	6,3	6,5
gezelligheid van beide winkelstraten	6,5	6,7
gemiddelde beleving straat	5,9	6,1
gemiddelde beleving parkeren	4,3	4,9

Tabel 3.7: Beleving winkelstraten bewoners

ondernemersenquête

	2013	2014
inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	6,0	5,7
verkeersveiligheid in de straat	3,7	3,2
bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	5,8	5,4
beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	4,2	4,9
tarief voor het autoparkeren	3,4	5,4
voldoende winkelaanbod in beide straten samen	6,1	5,9
kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	5,9	5,8
gezelligheid van beide winkelstraten	6,4	6,5
gemiddelde beleving straat	5,6	5,4
gemiddelde beleving parkeren	3,8	5,2

Tabel 3.8: Beleving winkelstraten ondernemers

passantenenquête

	2013	2014
inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	6,3	6,4
verkeersveiligheid in de straat	4,5	4,7
bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	6,7	6,9
beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	4,7	4,9
tarief voor het autoparkeren	3,7	4,8
voldoende winkelaanbod in beide straten samen	7,0	7,1
kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	7,0	7,1
gezelligheid van beide winkelstraten	7,7	7,7
gemiddelde beleving straat	6,5	6,6
gemiddelde beleving parkeren	4,2	4,9

Tabel 3.9: Beleving winkelstraten passanten

Uit deze tabellen valt op te maken dat de beleving van de verschillende elementen van de straat, zoals inrichting, verkeersveiligheid, kwaliteit winkelaanbod en gezelligheid, in 2013 en 2014 hetzelfde scoren. De beleving van het parkeren scoort wel beter. Zowel de beschikbaarheid van de parkeerplaats (gemiddelde toename 0,5 punt) als de waardering van het parkeertarief (gemiddelde toename 1,2 punt) krijgen een aanmerkelijk hoger rapport-cijfer.

Naast het rapportcijfer is de doelgroepen tevens gevraagd aan te geven welke drie aspecten zij het belangrijkste vinden. Door alle drie de doelgroepen wordt verkeersveiligheid als belangrijkste aspect aangedragen. Het parkeertarief komt bij ondernemers op de tweede plaats, terwijl zowel bij bewoners als bij bezoekers het parkeertarief als een na laatste aspect wordt genoemd. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt als minst

belangrijk aangegeven. In tabel 3.10 is de top-3 van aspecten en de positie van de parkeeraspecten weergegeven.

belangrijkheid	bewoners	ondernemers	passanten
1	verkeersveiligheid	verkeersveiligheid	verkeersveiligheid
2	kwaliteit winkelaanbod	parkeertarief	gezelligheid
3	gezelligheid	kwaliteit winkelaanbod	voldoende aanbod
parkeertarief	7	2	7
beschikbaarheid	8	8	6
parkeerplaatsen			

Tarief 3.10: Prioritering aspecten

3.5.2 Aantal bezoekers winkelstraten

Aan bewoners en ondernemers is tevens de vraag gesteld of in hun beleving het aantal bezoekers in de winkelstraten het afgelopen jaar is toegenomen, gelijk is gebleven of juist is afgenomen. In de tabellen 3.11 en 3.12 zijn de resultaten hiervan opgenomen.

bewonersenquête		
	2013	2014
toegenomen	245 (32%)	90 (25%)
gelijk gebleven	458 (59%)	235 (65%)
afgenomen	68 (9%)	38 (10%)
eindtotaal	771	363

Tabel 3.11: Aantal bezoekers in winkelstraat, bewoners

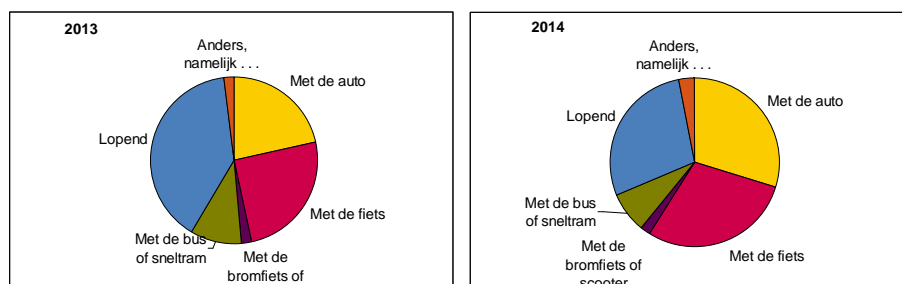
ondernemersenquête		
	2013	2014
toegenomen	14 (16%)	9 (14%)
gelijk gebleven	43 (51%)	43 (67%)
afgenomen	28 (33%)	12 (19%)
eindtotaal	92	64

Tabel 3.12: Aantal bezoekers in winkelstraat, ondernemers

Uit de antwoorden blijkt dat het beeld bij de bewoners ongeveer gelijk is gebleven. De ondernemers zijn iets positiever gestemd dan in 2013. Het aandeel ondernemers dat een afname in het aantal bezoekers ervaart is lager geworden. Over het algemeen kan worden gesteld dat het aantal bezoekers in de Kanaalstraat/Damstraat gelijk is gebleven.

3.5.3 Vervoerwijze

Binnen de passantenenquête is onderzocht op welke wijze de bezoekers naar de winkelstraat zijn gekomen. In tabel figuur 3.15 is het resultaat hiervan voor 2013 en 2014 opgenomen.



Figuur 3.15: Vervoerwijze passanten

Uit figuur 3.15 blijkt dat binnen de vervoerwijze waarop de bezoekers naar de winkelstraat komen een verschuiving is opgetreden. In 2014 komen meer bezoekers per auto naar de winkelstraat en minder lopend dan in 2013, terwijl in 2014 een vergelijkbare groep passanten is geënquêteerd. De overige vervoerwijzen houden hetzelfde aandeel. Dit betekent dat als gevolg van de pilot het autogebruik is toegenomen.

3.5.4 Bekendheid met pilot

Bij de enquête zijn naast de algemene vragen en de vragen over de beleving ook specifiek vragen over de pilot gesteld. In de tabellen hierna is opgenomen of de respondenten bekend zijn met de pilot (tabel 3.13), wat ze van de maatregel vinden (tabel 3.14) en wat ze van de omvang van het pilotgebied vinden (tabel 3.15).

bekendheid pilot	bewoners	ondernemers	passanten
ja	225 (42%)	40 (52%)	121 (37%)
nee	316 (58%)	37 (48%)	208 (63%)

Tabel 3.13: Bekendheid met pilot

Uit tabel 3.13 blijkt dat veel passanten onbekend zijn met de pilot en dat voor een half uur parkeren een lager uurtarief geldt. Dit lage percentage geldt ook wanneer enkel naar bezoekers wordt gekeken die per auto komen. Ook de bekendheid bij bewoners en ondernemers is niet hoog.

mening maatregel	bewoners	ondernemers	passanten
goed	277 (53%)	33 (44%)	212 (59%)
te kort	104 (20%)	23 (31%)	80 (22%)
te lang	61 (12%)	10 (13%)	8 (2%)
geen mening	84 (15%)	9 (12%)	62 (17%)

Tabel 3.14: Mening over pilot

Uit tabel 3.14 blijkt dat de tijdsperiode van een half uur overwegend als goed wordt ervaren. Ongeveer 20% van de bewoners en bezoekers en een iets groter deel van de ondernemers (30%) zou graag zien dat het lagere tarief voor een langere tijdsperiode geldt.

omvang gebied	bewoners	ondernemers	passanten
goed	222 (42%)	23 (30%)	167 (51%)
te beperkt	158 (30%)	32 (42%)	94 (29%)
te groot	44 (8%)	9 (12%)	10 (3%)
geen mening	106 (20%)	12 (16%)	56 (17%)

Tabel 3.15: Omvang gebied

Uit tabel 3.15 blijkt dat de omvang van het gebied over het algemeen als goed wordt ervaren. Ongeveer een derde van de geënquêteerden ziet graag dat het gebied wordt uitgebreid.

4

Beantwoording onderzoeksvragen

In dit hoofdstuk worden op basis van de onderzoeksresultaten de onderzoeksvragen beantwoord:

- Is de beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers ten aanzien van de aantrekkelijkheid van de winkelstraten gelijk gebleven of verbeterd?
- Is het aantal bezoekers in de winkelstraten toegenomen?
- Zijn de parkeerplaatsen voor bezoekers van de winkels in de winkelstraten beter beschikbaar?
- Zijn ongewenste neveneffecten op parkeren, zoals een te hoge parkeerdruk in de directe omgeving, opgetreden?

4.1 Beleving winkelstraten

De beleving van bewoners, ondernemers en bezoekers ten aanzien van de aantrekkelijkheid van de winkelstraten is na invoering van de pilot vergelijkbaar met de situatie voor de pilot en wordt gewaardeerd met gemiddeld een 6. Alleen de elementen ten aanzien van parkeren, zowel beschikbaarheid als het tarief, worden substantieel beter gewaardeerd na invoering van de pilot (van gemiddeld een 4 naar gemiddeld een 5). Dit resultaat was op voorhand te verwachten. Over het algemeen geldt dat een lager parkeertarief beter wordt gewaardeerd.

Van alle elementen wordt verkeersveiligheid zowel door bewoners, ondernemers als bezoekers als belangrijkste aspect aangedragen. Het parkeertarief komt bij ondernemers op de tweede plaats, terwijl zowel bij bewoners als bij bezoekers het parkeertarief als een na laatste aspect wordt genoemd. De beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt als minst belangrijk aangegeven.



Ten aanzien van de beleving van de winkelstraten kan dus worden gezegd dat de pilot bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van parkeren, maar dat dit vrijwel geen invloed heeft op de algemene beleving van de winkelstraat.

4.2 Aantal bezoekers

Of het aantal bezoekers in de winkelstraat ook is toegenomen is op basis van dit onderzoek niet met zekerheid te zeggen. Wel kan op basis van de volgende overwegingen, de conclusie worden getrokken dat het aantal parkeerders is toegenomen.

- Bewoners, ondernemers en bezoekers geven niet massaal aan dat het aantal bezoekers is toegenomen. De meerderheid ziet een gelijkblijvend aantal bezoekers.
- De parkeerdruk in de winkelstraat is hoog maar gelijk gebleven en is op de rustigere, doordeweekse dagen toegenomen.
- De opbrengsten uit kortparkeren liggen op jaarbasis circa € 43.500,- lager dan in 2013 -bij gelijk tarief- het geval zou zijn. Dit terwijl als gevolg van de pilot het aantal parkeerders is toegenomen. Echter, omdat het aandeel bezoekers dat met de auto komt hoger is, is het niet te stellen dat ook meer bezoekers naar de winkelstraat komen.



4.3 Beschikbaarheid

De beschikbaarheid van parkeerplaatsen in het pilotgebied wordt gevormd door de combinatie van parkeerdruk en het aantal kortparkeerders. De meetresultaten leiden tot de volgende conclusies ten aanzien van de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in het pilotgebied:

- De parkeerdruk binnen het pilotgebied is toegenomen en op woensdag en zaterdag overstijgt de parkeerdruk de 100%.
- Het aantal kortparkeerders (korter dan een half uur) is toegenomen, zoals blijkt uit de automaatgegevens. Op basis van de meting van de gemiddelde parkeerduur blijkt dat deze gelijk is gebleven.
- Opvallend daarbij is dat nog steeds een behoorlijk aantal langparkeerders in de Kanaalstraat/Damstraat parkeren. Dit zijn zowel vergunninghouders, als parkeerders die voor een langere periode (meer dan twee uur) een parkeerticket kopen.
- Het aantal foutparkeerders (parkeren op laad- en loshavens) lijkt te zijn afgenomen.
- De beschikbaarheid van parkeerplaatsen wordt door zowel bewoners als ondernemers en bezoekers na invoering van de pilot beter gewaardeerd.



Deze elementen samen zorgen voor een objectief vrijwel onveranderde parkeersituatie, maar wel voor een betere beleving van de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen.

4.4 Neveneffecten

Uit de gehouden onderzoeken zijn twee neveneffecten duidelijk waarneembaar:

- Als gevolg van het lagere tarief is het autogebruik toegenomen. Dit blijkt zowel uit de resultaten van de passantenenquête waarbij meer bezoekers hebben aangegeven met de auto te komen, als uit de verkochte parkeertickets waaruit blijkt dat meer tickets voor een kortere parkeerduur worden gekocht.
- Als gevolg van het goedkope parkeertarief liggen de opbrengsten op jaarbasis circa € 43.500,- lager.



In de directe omgeving van het pilotgebied zijn geen (ongewenste) neveneffecten te constateren. De parkeerdruk blijft onveranderd en ook de betalingsbereidheid verbetert niet.

4.5 Conclusie en aanbevelingen

Of de pilot -een half uur parkeren in de winkelstraat tegen sterk gereduceerd tarief- succesvol is, blijkt niet uit deze pilot. De pilot zorgt aan de ene kant voor een betere beleving van de situatie op straat. Aan de andere kant blijft de parkeerdruk op straat hoog, zijn er veel parkeerwisselingen, komen meer bezoekers met de auto in plaats van lopend en liggen de opbrengsten lager.

Daarnaast kent het gebied twee aandachtspunten die het moeilijk maken om de effecten van het gereduceerde tarief in andere winkelgebieden te bepalen. Dit zijn:

- De betalingsbereidheid is erg laag. In de winkelstraten betaald slechts 40% tot 50% van de parkeerders en in de omliggende straten is dit nog geen 25% van alle kortparkeerders. Voor deze groep maakt de hoogte van het tarief niets uit. Een intensievere handhaving in het gebied zal waarschijnlijk zorgen voor een toename van de betalingsbereidheid (of een afname van de parkeerdruk).
- Op veel laad- en losplaatsen wordt geparkeerd en laden en lossen vindt overal plaats, zowel op de laad- en loshavens als op parkeerplaatsen. Aangezien 20% van de plaatsen bestaat uit laad- en losplaatsen, heeft het laden en lossen een grote impact op de parkeersituatie. De vraag is of het wenselijk/noodzakelijk is dat zoveel laad- en losplaatsen in de winkelstraten zijn gelegen, terwijl er grote behoefte is aan parkeerruimte.

Bijlage 1

Resultaten enquêtes

Resultaat bewonersenquête	2013		2014	
1 Hoe vaak winkelt u of doet u of uw gezin boodschappen in de Kanaalstraat of Damstraat?				
1 Nooit	12		4	
2 Minder dan 1x per maand	39		22	
3 1-3x per maand	116		60	
4 1x per week	172		98	
5 1-4x per week	297		196	
6 (Bijna) dagelijks	211		165	
2 Hoe doet u meestal uw boodschappen in de Kanaalstraat of Damstraat?				
1 Met de auto	20		34	
2 Met de fiets	406		246	
3 Met de bromfiets of scooter	4		1	
4 Met de bus of sneltram	1		2	
5 Lopend	549		375	
6 Anders, namelijk . . .	4		6	
3 Als u met de auto boodschappen doet in de Kanaalstraat of Damstraat, waar parkeert u dan?				
1 Direct bij de winkel in de Kanaalstraat	74		74	
2 Direct bij de winkel in de Damstraat	23		25	
3 In een andere straat in de buurt (max 5 minuten lopen)	69		65	
4 In een andere straat verder weg (wel betaald parkeren)	8		6	
5 In een andere straat, geen betaald parkeren	15		14	
6 Anders, namelijk . . .	157		121	
8 Niet van toepassing / niet ingevuld			275	
4 Kun u aangeven waar u woont?				
Pilotgebied			33	
Directe omgeving + Lombok-Oost			175	
Lombok-West			315	
5 Kunt u aangeven met een rapportcijfer van 1 tot en met 10, hoe aantrekkelijk u bepaalde aspecten van de winkelstraat vindt? Het gaat om de Kanaalstraat en Damstraat.				
A. Inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	6,2		6,3	
B. Verkeersveiligheid in de straat	3,3		3,6	
C. Bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	6,6		6,6	
D. Beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	4,2		4,8	
E. Tarief voor het autoparkeren	4,3		4,9	
F. Voldoende winkelaanbod in beide straten samen	6,5		6,6	
G. Kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	6,3		6,5	
H. Gezelligheid van beide winkelstraten	6,5		6,7	
6 Kunt u aangeven welke drie van bovenstaande items u het belangrijkste vindt?				
A. Inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	243		161	
B. Verkeersveiligheid in de straat	643		422	
C. Bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	121		72	
D. Beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	63		47	
E. Tarief voor het autoparkeren	79		49	
F. Voldoende winkelaanbod in beide straten samen	368		220	
G. Kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	462		300	
H. Gezelligheid van beide winkelstraten	456		274	
7 Eventueel een toelichting:				
8 Is het aantal bezoekers in de winkelstraten Damstraat en Kanaalstraat volgens u ten opzichte van vorig jaar toegenomen, gelijkgebleven of afgenomen?				
1 Aantal bezoekers is toegenomen	245	32%	90	25%
2 Aantal bezoekers is gelijkgebleven	458	59%	235	65%
3 Aantal bezoekers is afgenomen	68	9%	38	10%
	771		363	100%
9 Sinds 1 januari betalen bezoekers in de winkelstraten Kanaalstraat of Damstraat € 0,20 voor het eerste half uur parkeren. Wanneer langer dan een half uur wordt geparkeerd, geldt het reguliere uurtarief. Bent u hiervan op de hoogte?				
1 Ja			225	
2 Nee			316	

Resultaat bewonersenquête	2013	2014
10 Wat vindt u van deze maatregel?		
1 goed		277
2 te kort		104
3 te lang		61
4 geen mening		84
11		
Het tarief geldt in de hele Damstraat en in het eerste gedeelte van de Kanaalstraat (tot de Lombokstraat). Het gebied vindt ik:		
1 goed		222
2 te beperkt		158
3 te groot		44
4 geen mening		106
12 Heeft u nog andere opmerkingen over de winkelstraten Kanaalstraat of Damstraat?		
.....		
13 Hoeveel auto's zijn er in uw huishouden aanwezig?		
	0	291
	1	460
	2	60
	3	0
		194
		288
		42
		1
14 Waar parkeert u of uw gezin uw eigen auto normaal gesproken?		
1 Op de openbare weg bij ons in de straat	520	360
2 Op eigen terrein	16	12
3 Anders, namelijk . . .	58	48
8 Niet van toepassing		63
15 Kunt u uw auto altijd parkeren in uw woonstraat?		
1 Altijd	132	106
2 Meestal wel	321	200
3 Het komt regelmatig voor dat het niet lukt	111	85
4 (Bijna) nooit	29	18
5 Anders, namelijk . . .	18	25
8 Niet van toepassing	2	58
16		
Is het aantal geparkeerde auto's in uw eigen woonstraat afgelopen jaar toegenomen, ongeveer gelijkgebleven, of afgenomen?		
1 Aantal geparkeerde auto's in de straat is toegenomen	299	196
2 Aantal geparkeerde auto's in de straat is gelijkgebleven	372	265
3 Aantal geparkeerde auto's in de straat is afgenomen	94	46
17 Kunt u aangeven hoeveel personen in uw huishouden het rijbewijs hebben, inclusief uzelf?		
Aantal rijbewijzen in het huishouden: . . .		
	0	61
	1	336
	2	364
	3	22
	4	24
	5	7
	6	1
	7	0
		42
		216
		229
		23
		11
		5
		1
		4
18 Bent u man of vrouw?		
1 man	369	237
2 vrouw	463	305
19 Tot slot: winkelstraten Damstraat of Kanaalstraat of over deze enquête?		

Resultaten ondernemersenquête	2013	2014		
1. Welk type onderneming heeft u?				
1 Dagelijkse detailhandel (groente/fruit/levensmiddelen/persoonlijke verzorging)	8	7		
2 Niet dagelijkse handel (kleding, telecommunicatie, bloemen, huishoudelijke artikelen)	12	7		
3 Dienstverlening (reisbureau, uitzendbureau, bank)	20	16		
4 Horeca	6	5		
5 Ambachten (kapper, reparatie)	2	7		
6 Overig, namelijk ...	54	36		
2. Waar is uw onderneming gevestigd?				
1 Damstraat	9	8		
2 Kanaalstraat, tot aan de Lombokstraat	14	12		
3 Kanaalstraat, na de Lombokstraat	7	7		
4 Elders in de wijk Lombok	72	51		
3. Hoeveel werknemers werken er per dag in de vestiging, inclusief u zelf?				
1	72	53		
2	6	4		
3	5	9		
4	4	3		
5 >	8	3		
4. Hoeveel klanten heeft u ongeveer per dag?				
<i>Doordeweeks</i> 0 - 10	37	27		
10 - 50	19	14		
50 - 100	10	6		
100 >	6	5		
<i>Zaterdag</i> 0 - 10	30	19		
10 - 50	10	11		
50 - 100	9	5		
100 >	10	7		
5. Kunt u aangeven met een rapportcijfer van 1 tot en met 10, hoe aantrekkelijk u bepaalde aspecten van de winkelstraat vindt? Het gaat om de Kanaalstraat en Damstraat.				
A. Inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	6	5,7		
B. Verkeersveiligheid in de straat	3,7	3,2		
C. Bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	5,8	5,4		
D. Beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	4,2	4,9		
E. Tarief voor het autoparkeren	3,4	5,4		
F. Voldoende winkelaanbod in beide straten samen	6,1	5,9		
G. Kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	5,9	5,8		
H. Gezelligheid van beide winkelstraten	6,4	6,5		
6. Kunt u aangeven welke drie van bovenstaande items u het belangrijkste vindt?				
A. Inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatmeubilair)	29	15		
B. Verkeersveiligheid in de straat	71	115		
C. Bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermiddel)	15	12		
D. Beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	20	4		
E. Tarief voor het autoparkeren	29	39		
F. Voldoende winkelaanbod in beide straten samen	32	15		
G. Kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	37	15		
H. Gezelligheid van beide winkelstraten	49	9		
7. Eventueel een toelichting:				
8. Vindt u dat het aantal klanten ten opzichte van voorgaande jaren is toegenomen, gelijkgebleven of afgenomen?				
1 Aantal klanten is toegenomen	14	16%	9	14%
2 Aantal klanten gelijkgebleven	43	51%	43	67%
3 Aantal klanten is afgenomen	28	33%	12	19%
	85		64	
9. Indien het aantal klanten is toegenomen of afgenomen, wat is hiervan de reden?				
.				
10. Heeft u een beeld waar uw klanten vandaan komen?				
<i>Kunt u dit aangeven in percentages (opgeteld 100%)</i>				
1 Uit de directe buurt (Lombok)	39	33		
2 Overig Utrecht stad	36	31		
3 Buiten Utrecht stad	42	35		

Resultaten ondernemersenquête	2013	2014
11. Heeft u een beeld van HOE de klanten naar u toekomen, met welk vervoermiddel? <i>Kunt u dit ook aangeven in percentages (opgeteld 100%)</i>		
1 Lopend	27	25
2 Fiets	34	28
3 Bromfiets/scooter	7	7
4 Auto	45	37
5 Bus of sneltram	19	13
12. Op welke wijze komen u en uw personeel meestal naar uw bedrijf? <i>Kunt u dit zo goed mogelijk aangeven voor een gemiddelde dag?</i>		
1 Lopend	289	239
2 Fiets	532	402
3 Bromfiets/scooter	32	14
4 Auto	531	559
5 Bus of sneltram	247	192
13. Waar parkeert u en uw personeel de auto meestal?		
1 Op eigen terrein	5	4
2 Op straat nabij de winkel met vergunning	44	40
3 Op straat nabij de winkel zonder vergunning	3	4
4 Op straat op enige afstand (gratis)	3	1
5 Anders, namelijk . . .	5	2
6 Niet van toepassing	34	23
14. Waar worden de fietsen en eventueel scooters van de werknemers gestald?		
1 Op eigen terrein	13	16
2 Op straat vlakbij de winkel	32	32
3 Op straat op enige afstand	7	5
4 Anders, namelijk . . .	4	0
5 Niet van toepassing	38	21
15. Sinds 1 januari betalen bezoekers in de winkelstraten Kanaalstraat of Damstraat € 0,20 voor het eerste half uur parkeren. Wanneer langer dan een half uur wordt geparkeerd, geldt het reguliere uurtarief. Bent u hiervan op de hoogte?		
1 Ja		40
2 Nee		37
16. Wat vindt u van deze maatregel? Een half uur vind ik:		
1 goed		33
2 te kort		23
3 te lang		10
4 geen mening		9
17. Het tarief geldt in de hele Damstraat en in het eerste gedeelte van de Kanaalstraat (tot de Lombokstraat). Het gebied vind ik:		
1 goed		23
2 te beperkt		32
3 te groot		9
4 geen mening		12
18. Tot slot: Heeft u nog opmerkingen met betrekking tot parkeren in de Damstraat of Kanaalstraat, of over deze enquête?		

Resultaat passantenenquête	2013		2014	
1. Hoe bent u naar de Kanaalstraat of Damstraat gekomen?				
1 Met de auto	65	21%	98	30%
2 Met de fiets	76	25%	96	29%
3 Met de bromfiets of scooter	6	2%	6	2%
4 Met de bus of sneltram	31	10%	26	8%
5 Lopend	119	39%	93	28%
6 Anders, namelijk . . .	6	2%	10	3%
	303		329	
2. Hoe vaak komt u naar deze winkelstraat (Kanaalstraat of Damstraat)?				
1 Minder dan 1x per maand	41		32	
2 1-3x per maand	34		43	
3 1x per week	55		65	
4 1-4x per week	65		89	
5 (Bijna) dagelijks	102		100	
3. Hoe lang denkt u hier te zijn?				
Gemiddelde verwachte verblijfsduur	44 minuten		45 minuten	
4. Indien u met de auto bent gekomen, waar heeft u uw auto geparkeerd?				
1 In de Kanaalstraat	20		37	
2 In de Damstraat	17		18	
3 In een andere straat in de buurt (max 5 minuten lopen)	13		28	
4 In een andere straat verder weg (wel betaald parkeren)	7		9	
5 In een andere straat, geen betaald parkeren	2		1	
6 Anders, namelijk . . .	2		1	
5. Indien u met de auto bent gekomen, hoeveel parkeergeld heeft u betaald?				
	<i>Aantal antwoorden</i>	<i>aantal €0,20</i>	<i>Aantal antwoorden</i>	<i>aantal €0,20</i>
1 €	52	0	83	21
2 Weet nog niet want ik doe het met belparkeren			2	
3 Ik heb nog niet betaald, ik blijf ongeveer . . . minuten	2		4	
6. Sinds 1 januari betalen bezoekers in de winkelstraten Kanaalstraat of Damstraat € 0,20 voor het eerste half uur parkeren. Wanneer langer dan een half uur wordt geparkeerd, geldt het 'reguliere uurtarief. Bent u hiervan op de hoogte?				
1 Ja			121	
2 Nee			208	
7. Wat vindt u van deze maatregel? Een half uur vind ik:				
1 goed			212	
2 te kort			80	
3 te lang			8	
4 geen mening			62	
8. Het tarief geldt in de hele Damstraat en in het eerste gedeelte van de Kanaalstraat (tot de Lombokstraat). Het gebied vind ik:				
1 goed			167	
2 te beperkt			94	
3 te groot			10	
4 geen mening			56	
9. Kun u aangeven waar u woont?				
Lombok	53		86	
Rest Utrecht	75		141	
Overig Utrecht	61		84	
10. Kunt u aangeven met een rapportcijfer van 1 tot en met 10, hoe aantrekkelijk u bepaalde aspecten van de winkelstraat vindt? Het gaat om de Kanaalstraat en Damstraat.				
A. Inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatr	6,3		6,4	
B. Verkeersveiligheid in de straat	4,5		4,7	
C. Bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermid	6,7		6,9	
D. Beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	4,7		4,9	
E. Tarief voor het autoparkeren	3,7		4,8	
F. Voldoende winkelaanbod in beide straten samen	7		7,1	
G. Kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	7		7,1	
H. Gezelligheid van beide winkelstraten	7,7		7,7	

Resultaat passantenenquête	2013	2014
11. Kunt u aangeven welke drie van bovenstaande items u het belangrijkst vindt?		
A. Inrichting van de straat (bloembakken, bankjes, ander straatr	87	101
B. Verkeersveiligheid in de straat	192	371
C. Bereikbaarheid van de winkels (in relatie met het vervoermid	53	44
D. Beschikbaarheid van een vrije parkeerplaats	53	63
E. Tarief voor het autoparkeren	86	50
F. Voldoende winkelaanbod in beide straten samen	121	85
G. Kwaliteit van het winkelaanbod in beide straten samen	104	59
H. Gezelligheid van beide winkelstraten	178	156

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**