

B&W Adviesnota

Onderwerp	Uitvoeringsplan verkeer & parkeren Henseniuskwartier
Zaaknummer	Z24002740
B&W datum	1 oktober 2024
Naam steller	Medewerker team Openbare Ruimte
Teammanager	Teammanager team Wijk-, Dorp- en Vastgoedbeheer
Portefeuillehouder	Erik van Daal

Besproken met portefeuillehouder?

Ja, in de stuurgroep Henseniuskwartier op 11 september 2024 en afgestemd met Erik van Daal op 23 september 2024

Openbaarheid

Ja, op 3 oktober na informeren Begeleidingsgroep Verkeer & Parkeren

Bevoegd orgaan

B en W

Ter kennisname aanbieden aan Commissie Werken en Besturen

Advies

1. In te stemmen met het 'Uitvoeringsplan verkeer & parkeren Henseniuskwartier (september 2024)'.

Inleiding

Onderdeel van het majeure project Henseniuskwartier is het thema verkeer & parkeren. In navolging van het raadsbesluit van 15 februari 2022 is gestart met de uitwerking hiervan. In mei 2022 heeft de eerste bijeenkomst met de Begeleidingsgroep Verkeer & Parkeren plaatsgevonden. Deze groep bestaat uit bewoners, ondernemers, wijkraad Centrum Venray en de wijkagent. In 2023 is gezamenlijk de verkeerspilot 'tijdelijke afsluiting Henseniuskwartier' voorbereid, uitgevoerd, gemonitord en geëvalueerd. Uiteindelijk heeft deze pilot geresulteerd in de conclusie dat het Henseniuskwartier niet permanent kan worden afgesloten. En dat het belangrijk is om op het gebied van parkeren, in ieder geval kleine, maar zichtbare stappen te zetten. Hiervoor is in opdracht van de begeleidingsgroep bijgevoegd uitvoeringsplan geformuleerd (zie bijlage). Na vaststelling daarvan door het college wordt het benodigde verkeersbesluit voor uitbreiding en verlenging van de blauwe zone gepubliceerd en kunnen de voorgestelde maatregelen na de bezwaartermijn worden gerealiseerd.

Beoogd resultaat

De ervaren overlast van verkeersbewegingen en parkeren in het Henseniuskwartier te verminderen. Dit met het doel het woon- en leefklimaat te verbeteren. Zonder dat dit grote nadelige gevolgen geeft voor de directe omgeving van het Henseniuskwartier.

Argumenten

1.1 Hiermee wordt doorstroom in de aanwezige parkeervakken gestimuleerd.

Door het verlengen van de blauwe zone van 18.00 uur naar 21.00 uur en het toevoegen van 4 extra blauwe zone parkeerplaatsen in de Paterslaan ontstaat er meer ruimte voor kortparkeerders. De in totaal 20 parkeerplaatsen aan de Paterslaan zijn goed

zichtbaar aan de rand van het Henseniuskwartier. Bij (meer) gebruik hiervan rijdt verkeer niet het Henseniuskwartier in. Door ook in de Langstraat en Patersstraat de parkeertijd te verlengen tot 21 uur wordt de kans op het vinden van een vrije parkeerplaats gedurende de piekuren groter. Ook dit vermindert het zoekverkeer ('rondrijden van voertuigen'). Dit alles in combinatie met toezicht en handhaving.

1.2 Het gebruik van een parkeerontheffing in de blauwe zone wordt voor bewoners van het gebied aantrekkelijker.

Direct aanwonenden hebben de mogelijkheid om een parkeerontheffing aan te vragen voor de blauwe zone. Dit geeft de bezitter de mogelijkheid langdurig te parkeren in een blauwe zone parkeervak. Het geeft alleen geen garantie tot een parkeergelegenheid. Overige langparkeerders kunnen plekken bezet houden vanaf 16.00 uur (2 uur parkeren met oorspronkelijke eindtijd blauwe zone). Door de tijd van de blauwe zone te verlengen tot 21 uur ontstaat er meer doorstroom en dus meer kans op een vrije parkeerplaats voor een ontheffinghouder.

1.3 Zichtbare resultaten boeken is belangrijk voor het Henseniuskwartier.

De begeleidingsgroep (bestaande uit bewoners, ondernemers, wijkraad en politie) benadrukt het belang om zichtbare resultaten te (blijven) boeken. Dit maakt onze gezamenlijke, meerjarige inzet om het gebied veiliger en leefbaarder te maken concreet en tastbaar voor de bewoners en ondernemers van het gebied. Met het instemmen van het uitvoeringsplan worden de eerste permanente verkeersmaatregelen gerealiseerd.

1.4 Een bestuurlijk besluit ondersteunt de inzet door de begeleidingsgroep.

Het majeure project Henseniuskwartier heeft op bestuurlijk niveau de aandacht en de betrokken bestuurders hebben regelmatig contact met de twee actieve begeleidingsgroepen. Het is belangrijk dat het advies van de begeleidingsgroep opvolging krijgt, zodat de leden zich ook gesteund voelen.

1.5 Er wordt rekening gehouden met verschillende belanghebbenden.

Er is door de begeleidingsgroep en ambtelijke ondersteuning verder gekeken dan het Henseniuskwartier. Uiteindelijk ligt er een uitvoeringsplan dat in elk geval op draagvlak van de betrokkenen kan rekenen. Met de keuzes die zijn gemaakt wordt zo goed mogelijk rekening gehouden met de belangen van de verschillende doelgroepen in het gebied en de directe omgeving. Dit maakt onder andere dat een permanente afsluiting van het Henseniuskwartier niet mogelijk is. Dit heeft de verkeerspilot uitgewezen.

1.6 Inhoudelijk is (nu) het maximaal haalbare behaald.

Na een grondig evaluatietraject blijkt een permanente afsluiting niet mogelijk. Op het gebied van parkeren liggen er mogelijkheden die naar verwachting een minder grote impact hebben op de directe omgeving. Hiermee is voor nu het maximale behaald.

Kanttekeningen of risico's

1.1 *Er volgt nog een verkeersbesluit met bezwaarmogelijkheid.*

Om de parkeermaatregelen daadwerkelijk in te voeren is een verkeersbesluit nodig.

Belanghebbenden kunnen hier bezwaar op maken. Door het uitvoerige participatietraject is de kans op bezwaar verkleind.

1.2 *De maatregelen worden door bewoners van het Henseniuskwartier als minimaal ervaren.*

De voorgestelde parkeermaatregelen zijn vergeleken met een afsluiting van wegen (zoals de verkeerspilot) minimaal. Dit kan tot onvrede leiden. Het is goed uit te leggen waarom deze stap wordt gezet. Daarbij is er een uitvoerig proces doorlopen en worden de effecten van de maatregelen gemonitord, geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

1.3 *De gevraagde structurele inzet op toezicht en handhaving wordt verwerkt in het Nalevingsbeleid.*

Door de begeleidingsgroep is nadrukkelijk aandacht gevraagd voor toezicht en handhaving in het Henseniuskwartier en directe omgeving. De inzet van (extra) toezicht is vanuit verkeerskundig inzicht noodzakelijk om de uitwerking van deze parkeermaatregelenkansrijk te maken. Zowel uit de verkeerspilot, als nadrukkelijk aandachtspunt vanuit de begeleidingsgroep blijkt dat toezicht grote meerwaarde heeft voor het gebied. Het verwezenlijken van deze structurele inzet is op de eerste plaats onontbeerlijk om blijvend effect te sorteren. Indien toezicht niet verwezenlijkt kan worden is dat een afbreukrisico voor het project Henseniuskwartier. Een en ander dient separaat geborgd te worden via het genoemde nalevingsbeleid dat naar verwachting in het eerste kwartaal van 2025 wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

Communicatie

Het collegebesluit wordt gedeeld met de Begeleidingsgroep Verkeer & Parkeren. Ook wordt er in de eerstvolgende nieuwsbrief Henseniuskwartier een item aan gewijd en wordt de webpagina voor het Henseniuskwartier ([Verbeteren leefbaarheid Henseniuskwartier | Gemeente Venray](#)) geactualiseerd. Daarnaast wordt een persbericht verspreid.

Tenslotte wordt het benodigde verkeersbesluit voorbereid voor de aanpassing van het parkeerregime. Dit wordt via de reguliere kanalen openbaar gemaakt, waarbij er een bezwaarmogelijkheid is.

Financiële gevolgen

Er is structureel budget voor verkeersmaatregelen (kostenplaats 62305 – 'Verkeersmaatregelen'). Deze middelen bieden dekking voor de aanpassing van bebording in het Henseniuskwartier en de directe omgeving.

Vervolgtraject besluitvorming

Er wordt een verkeersbesluit genomen om de nieuwe verkeersregels juridisch te bekrachtigen.

Evaluatie

Er wordt gemonitord door regelmatige observaties, bevindingen van toezicht en handhaving en verkeerstellingen en geëvalueerd met de Begeleidingsgroep Verkeer & Parkeren.

Bijlagen

1. Uitvoeringsplan Verkeer & parkeren Henseniuskwartier, in opdracht van de Begeleidingsgroep Verkeer & Parkeren (september 2024)
- 1.1. Evaluatierapport Invior 'verkeerstellingen Henseniuskwartier' (september 2023)
- 1.2. Evaluatierapport Invior 'Prettig wonen in uw buurt – 2^e meting Henseniuskwartier' (september 2023)
- 1.3. Overzichtsfoto met voorgestelde parkeermaatregelen (september 2024)
2. Persbericht Uitbreiding blauwe zone Henseniuskwartier

Naslagwerk

1. Raadsbesluit 'Maatregelen in de Vergeten Driehoek en omgeving' (15 februari 2022)
2. Onderzoeksrapport TOP Onderzoek 'Veilig en prettig wonen in uw buurt – Vergeten Driehoek Venray' (januari 2022)



Verkeerstellingen Henseniuskwartier

Onderzoeksrapport 0- en 1-meting

September 2023



Om de verkeersoverlast in het Henseniuskwartier te verkleinen, heeft de gemeente Venray in de periode 3 april t/m 28 mei 2023 een pilot uitgevoerd. Bij deze pilot werd tijdens de piekuren (tussen 17:00 uur en 19:00 uur/20:00 uur) de toegang tot de Henseniusstraat en de Kruisstraat vanuit de Paterslaan voor auto's beperkt (enkel lokale bewoners en ondernemers krijgen, door het op het voertuig dragen van een sticker, toegang). Ook de toegang tot de parkeerplaats gelegen aan de Paterslaan (tussen de Henseniusstraat en de Patersstraat) is tijdens de piekuren slechts beperkt mogelijk.

Om een goed beeld te kunnen krijgen van de gevolgen van deze afsluiting heeft de gemeente Venray opdracht gegeven aan onderzoeksbureau Invior om een onderzoek uit te voeren naar het (verkeers)gedrag in het gebied in het algemeen en van bezoekers van de twee in het gebied gelegen coffeeshops in het bijzonder.

Het uitgevoerde onderzoek kent twee componenten:

1. Enerzijds is middels gebruikmaking van tablets op locatie een enquête aan bezoekers van de coffeeshops voorgelegd, waarin is gevraagd naar het gebruikte vervoermiddel en, indien relevant, de plaats waar men de auto heeft geparkeerd*.
2. Anderzijds is, door het plaatsen van observanten, een telling gedaan van parkeer- en bezoekgedrag op en rondom de piekuren.

Voor beide componenten van het onderzoek geldt dat er een 0-meting en een 1-meting is verricht, zodat een vergelijk mogelijk is tussen de gebruikelijke situatie, voorafgaand aan de pilot, en de nieuwe situatie tijdens de pilot.

In dit rapport zijn de conclusies van dit onderzoek weergegeven, waarbij geldt dat de conclusies objectief zijn weergegeven, zonder daarbij gevolgtrekkingen te doen over de betekenis ervan en zonder daarbij advies te geven over verder te nemen stappen (voor zover van toepassing). Daar waar verschillen zijn gevonden worden deze slechts geconstateerd.

Naast dit onderzoek waarbij objectieve metingen zijn gedaan, is er ook een bewonersonderzoek uitgevoerd. Hierin is de subjectieve beleving met betrekking tot de pilot en enkele andere maatregelen van bewoners van het Henseniuskwartier en omliggende gebieden inzichtelijk gemaakt. Er is ook een rapport beschikbaar gesteld voor dit onderzoek.

Om het voor de lezer makkelijker te maken om de conclusies te visualiseren is op de volgende slide een plattegrond van het gebied opgenomen, waarin alle relevante locaties zijn aangeduid met symbolen. Daar waar parkeerplaatsen benoemd worden in het rapport, wordt telkens het bijbehorende symbool ook getoond, zodat de lezer te allen tijde op de plattegrond kan vinden waar deze parkeerplaats zich bevindt. Door op de symbolen te klikken komt men bij de plattegrond uit.









* In eerste instantie zijn, naast de coffeeshops, ook enkele andere ondernemers in het Henseniuskwartier benaderd voor deelname aan het onderzoek, middels gebruikmaking van papieren registratielijsten en QR-codes (voor online deelname). Doordat de respons hierop te laag uitviel, is ervoor gekozen om dit onderdeel van het onderzoek te schrappen.



OVERZICHTSKAART HENSENIUSKWARTIER

Op de hiernaast weergegeven kaart is het gebied weergegeven waar de coffeeshops zich bevinden en waar de pilot en de metingen uitgevoerd zijn. In onderstaande legenda worden alle relevante locaties geduid.

LEGENDA

- A** Parkeerplaats Paterslaan (blauwe zone)
- B** Parkeerplaats Kruisstraat (vrij parkeren)
- C** Langstraat (vrij parkeren)
- D** Langstraat (blauwe zone / éénrichtingsstraat)
- E** Parkeerplaats supermarkt Tulp (openbare privé parkeerplaats)
- F** Patersstraat (blauwe zone)
- G** Centrumgarage (parkeergarage)
- H** Parkeerplaats supermarkt AH (particulier, betaald parkeren)
- I** Parkeerplaats De Gouden Leeuw (privé parkeerplaats)
-  Coffeeshop Venray Switch
-  Halicarnas Coffeeshop
-  1 Observatiepost 1 (Paterslaan)
-  2 Observatiepost 2 (Gouden Leeuw)
-  3 Observatiepost 3 (Patersstraat)
-  Afsluiting





SAMENVATTING

EIGEN REGISTRATIE BEZOEKERS COFFEESHOPS

- ▶ De afsluitingen zorgen wat betreft het gebruikte vervoermiddel niet of nauwelijks voor een verandering.
- ▶ Bezoekers van coffeeshop Halicarnas wijken tijdens de afsluiting voornamelijk uit naar Parkeerplaats AH **H**, Centrumgarage **G** en Patersstraat **F**.
- ▶ Bezoekers van coffeeshop Switch wijken tijdens de afsluiting voornamelijk uit naar Patersstraat **F** en Parkeerplaats AH **H**.

OBSERVATIES OP LOCATIE

OBSERVATIEPOST 1 (PATERSLAAN):

- ▶ Veruit de meeste parkeerbewegingen buiten het tijdvak van de afsluiting worden gedaan bij de parkeerplaats Paterslaan **A**. Gedurende de afsluiting daalt dit aantal uiteraard zeer sterk.
- ▶ Daarnaast wordt er buiten het tijdvak van de afsluiting vaak op de parkeerplaats bij de Kruisstraat **B** geparkeerd en worden bijrijders vaak voor de deur van coffeeshop Halicarnas afgezet.
- ▶ Gedurende de afsluiting neemt het aantal verkeersbewegingen van auto's sterk af in het gebied. Ook gedurende de uren vlak vóór en vlak ná de afsluiting. Er lijkt dus een afschrikkende werking uit te gaan van de afsluiting, ook als deze er nog niet of niet meer staat.
- ▶ Het bezoek van coffeeshop Halicarnas neemt sterk af gedurende de 1-meting, zowel tijdens de uren van de afsluiting als tijdens de uren vóór en ná de afsluiting.

OBSERVATIEPOST 2 (GOUDEN LEEUW):

- ▶ De meeste parkeerbewegingen buiten het tijdvak van de afsluiting worden gedaan bij parkeerplaats de Gouden Leeuw **I**, maar dan wel illegaal op het trottoir. In een ruime meerderheid van de gevallen betreft dit bezoekers van coffeeshop Switch.
- ▶ In de uren buiten het tijdvak van de afsluiting tijdens de 1-meting komt dit veel minder vaak voor dan tijdens de 0-meting.
- ▶ Tijdens de afsluiting komt bezoek van coffeeshop Switch voornamelijk uit de richting van het Henseniusplein/Kortestraat, de Gouden Leeuw en de Henseniusstraat.
- ▶ Gedurende de afsluiting daalt het bezoek aan coffeeshop Switch, maar tijdens de uren vóór en ná de afsluiting is dit niet het geval (in tegenstelling tot coffeeshop Halicarnas).

OBSERVATIEPOST 3 (PATERSSTRAAT):

- ▶ Ruim de helft van alle parkeerbewegingen in de Patersstraat **F** (zowel binnen als buiten het tijdvak van de afsluiting) betreft foutgeparkeerde auto's (buiten de blauwe zone). Gemiddeld parkeren ruim 10 auto's per uur fout.
- ▶ Iets minder dan de helft van de parkeerders betreedt vervolgens de Kortestraat.
- ▶ Naarmate het later wordt neemt de bereidheid om in de blauwe zone te parkeren sterk af. De wens om fout te parkeren neemt juist toe (met name met als doel de Kortestraat te betreden), zelfs als er blauwe vakken vrij zijn.
- ▶ Gedurende de afsluiting neemt de hoeveelheid parkeerbewegingen toe ten opzichte van de uren direct vóór en ná de afsluiting. Ten opzichte van hetzelfde tijdvak bij de 0-meting is er echter géén of nauwelijks een verschil zichtbaar.





Eigen registratie bezoekers Coffeeshops



ONDERZOEKSVERANTWOORDING

ALGEMEEN

- ▶ Gedurende twee volledige weken is door gebruikmaking van tablets in de coffeeshops een online enquête beschikbaar gesteld, waarop bezoekers van de coffeeshops enkele korte vragen konden beantwoorden over de manier waarop ze naar de coffeeshop zijn gekomen.
- ▶ Deelname was op geheel vrijwillige basis en volledig anoniem.
- ▶ Er is gekozen voor een 0- en een 1-meting, om het mogelijk te maken uitspraken te doen over de verandering in de verkeersstromen vóór en tijdens de afsluiting van het gebied.
- ▶ De 0-meting vond plaats gedurende de periode 20 t/m 26 maart 2023 en de 1-meting gedurende de periode 6 t/m 12 mei 2023.
- ▶ Doordat telkens gedurende een hele week registraties zijn gedaan maakt het onderzoek het mogelijk om een representatief beeld te geven van de verhoudingen voor wat betreft de manier waarop men de coffeeshops bezoekt. Omdat deelname vrijwillig is, kan het onderzoek geen goede uitspraken doen over de absolute aantallen bezoekers.
- ▶ Bij de analyse zijn telkens de volgende uitsplitsingen bekeken:
 - ▶ 0-meting: totaal → alle registraties die zijn gedaan tijdens de 0-meting
 - ▶ 1-meting: totaal → alle registraties die zijn gedaan tijdens de 1-meting
 - ▶ 1-meting: tijdens afsluiting → alle registraties die zijn gedaan tijdens de 1-meting, gedurende de tijdvakken waarin de verkeersafsluitingen actief waren
 - ▶ 1-meting: buiten tijdvak afsluiting → alle registraties die zijn gedaan tijdens de 1-meting, gedurende de tijdvakken waarin de verkeersafsluitingen inactief waren

STEEKPROEF

- ▶ In totaal zijn bij coffeeshop Halicarnas n=1.858 vragenlijsten ingevuld
 - ▶ 0-meting: n=1.245
 - ▶ 1-meting: n=613
 - ▶ 1-meting: tijdens afsluiting: n=133
 - ▶ 1-meting: buiten tijdvak afsluiting: n=480
- ▶ Bij coffeeshop Switch zijn in totaal n=1.014 vragenlijsten ingevuld
 - ▶ 0-meting: n=69
 - ▶ 1-meting: n=945
 - ▶ 1-meting: tijdens afsluiting: n=196
 - ▶ 1-meting: buiten tijdvak afsluiting: n=749
- ▶ Het relatief lage aantal registraties bij de 0-meting van coffeeshop Switch is waarschijnlijk veroorzaakt doordat gedurende die periode gebruik is gemaakt van een tabletzuil bij de ingang van het pand, terwijl voor de overige registratieperiodes gebruik is gemaakt van een tablet aan de balie, waarbij de dienstdoende baliemedewerker actief om deelname kon vragen.
- ▶ Het relatief lage aantal registraties bij de 0-meting van coffeeshop Switch (n=69) is voldoende om voorzichtige uitspraken te kunnen doen. De steekproefaantallen bij de overige registratieperiodes zijn (ruim) voldoende om betrouwbare uitspraken te kunnen doen.



OVERZICHT CONCLUSIES

VERVOERMIDDEL BEZOEKERS COFFEESHOPS

- ▶ Er zijn geen grote verschillen waargenomen wat betreft het gebruikte vervoermiddel om naar de coffeeshops te komen tussen de registraties tijdens de afsluitingen of buiten de tijdvakken van de afsluitingen. De afsluitingen lijken wat betreft het gebruikte vervoermiddel daarmee niet of nauwelijks te zorgen voor een verandering.
- ▶ Voor beide coffeeshops geldt dat ongeveer de helft van de bezoekers zelf met de auto komt (minimaal 42%). Gedurende de 0-meting kwam dit iets vaker voor dan gedurende de 1-meting. Dit wordt mogelijkwerwijs veroorzaakt doordat het weer gedurende de 0-meting aanzienlijk slechter was (veel regen en lagere temperaturen).
- ▶ Slechts een kleine minderheid van de bezoekers laat zich afzetten met de auto (maximaal 7%).
- ▶ Naast de auto zijn de fiets (minimaal 16%) en te voet (minimaal 13%) relatief populaire manieren om de coffeeshop te bezoeken. Gedurende de 0-meting kwamen beide opties in het algemeen iets minder vaak voor dan gedurende de 1-meting. Dit wordt mogelijkwerwijs veroorzaakt doordat het weer gedurende de 0-meting aanzienlijk slechter was (veel regen en lagere temperaturen).

PARKEERPLAATS BEZOEKERS COFFEESHOPS MET AUTO*

- ▶ Bezoekers van **coffeeshop Halicarnas** die met de auto komen, parkeren deze het vaakst op de parkeerplaats aan de Paterslaan **A** (0-meting: 61%; 1-meting: 45%).
- ▶ Tijdens de afsluitingen gedurende de 1-meting daalt dit percentage sterk: nog slechts 14% parkeert op deze plek, terwijl we, vergeleken met de tijdvakken vóór en ná de afsluiting, sterke toenames zien op de volgende locaties:
 - ▶ **H** Parkeerplaats AH: 12% → 25% (0-meting: 6%)
 - ▶ **G** Centrumgarage: 8% → 19% (0-meting: 3%)
 - ▶ **F** Patersstraat: 3% → 12% (0-meting: 1%)
 - ▶ **C** Langstraat (overzijde Paterslaan): 2% → 7% (0-meting: 2%)
- ▶ Bezoekers van **coffeeshop Switch** die met de auto komen, laten een meer gespreid beeld zien. Zij parkeren hoofdzakelijk op de locaties Parkeerplaats Paterslaan **A** (0-meting: 26%; 1-meting: 17%), Parkeerplaats AH **H** (0-meting: 21%; 1-meting: 17%), Centrumgarage **G** (0-meting: 21%; 1-meting: 24%) en Patersstraat **F** (0-meting: 15%; 1-meting: 17%).
- ▶ Tijdens de afsluitingen gedurende de 1-meting daalt het percentage dat parkeert op de parkeerplaats aan de Paterslaan **A** sterk: nog slechts 6% parkeert op deze plek. Ook het parkeren op de Langstraat (eenrichtingsstraat) **D** neemt sterk af (11% → 0%). Sterke toenames zien we, vergeleken met de tijdvakken vóór en ná de afsluiting, op de volgende locaties:
 - ▶ **F** Patersstraat: 14% → 30% (0-meting: 15%)
 - ▶ **H** Parkeerplaats AH: 14% → 29% (0-meting: 21%)

PARKEERPLAATS BEZOEKERS COFFEESHOPS MET AUTO

- ▶ Bezoekers van **coffeeshop Halicarnas** die zijn afgezet met de auto, geven het vaakst aan dat de chauffeur daarna een parkeerplaats is gaan zoeken (ongeveer de helft geeft dit aan). Ook geven ze relatief vaak aan dat de chauffeur rondjes in de buurt rijdt (ongeveer één op de drie geeft dit aan).
- ▶ Bezoekers van **coffeeshop Switch** die zijn afgezet met de auto, geven het vaakst aan dat de chauffeur rondjes in de buurt rijdt (ruim één derde geeft dit aan). Ook geven ze relatief vaak aan dat de chauffeur weer weg is gereden (één op de vier geeft dit aan).

WOONPLAATS BEZOEKERS

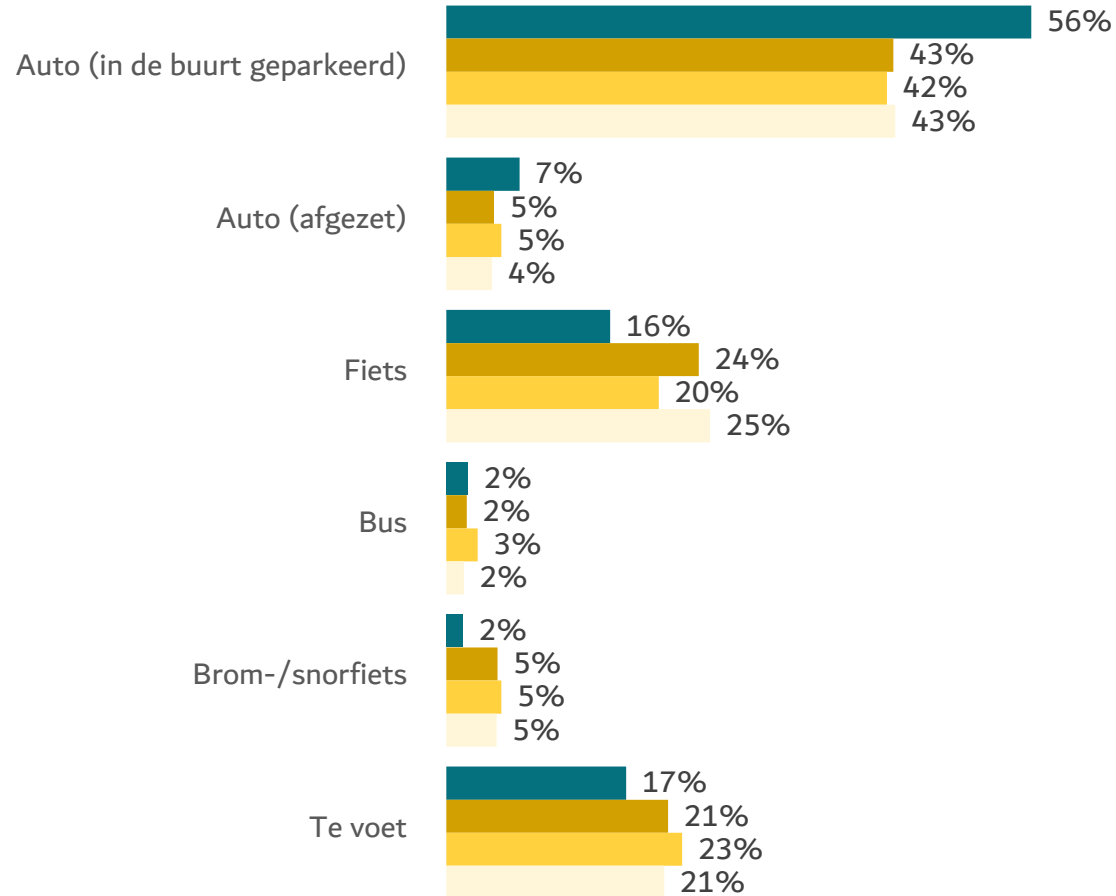
- ▶ Voor beide coffeeshops geldt dat ruim de helft van de bezoekers afkomstig is uit de gemeente Venray (tussen 56% en 67%). Daarnaast worden Duitsland (tussen 3% en 10%), Horst aan de Maas (tussen 7% en 9%), Deurne (tussen 4% en 13%) en Land van Cuijk (tussen 3% en 13%) ook relatief vaak genoemd.

* Zie [‘Overzichtskaart Henseniuskwartier’](#) voor details over de mogelijke parkeerplekken.

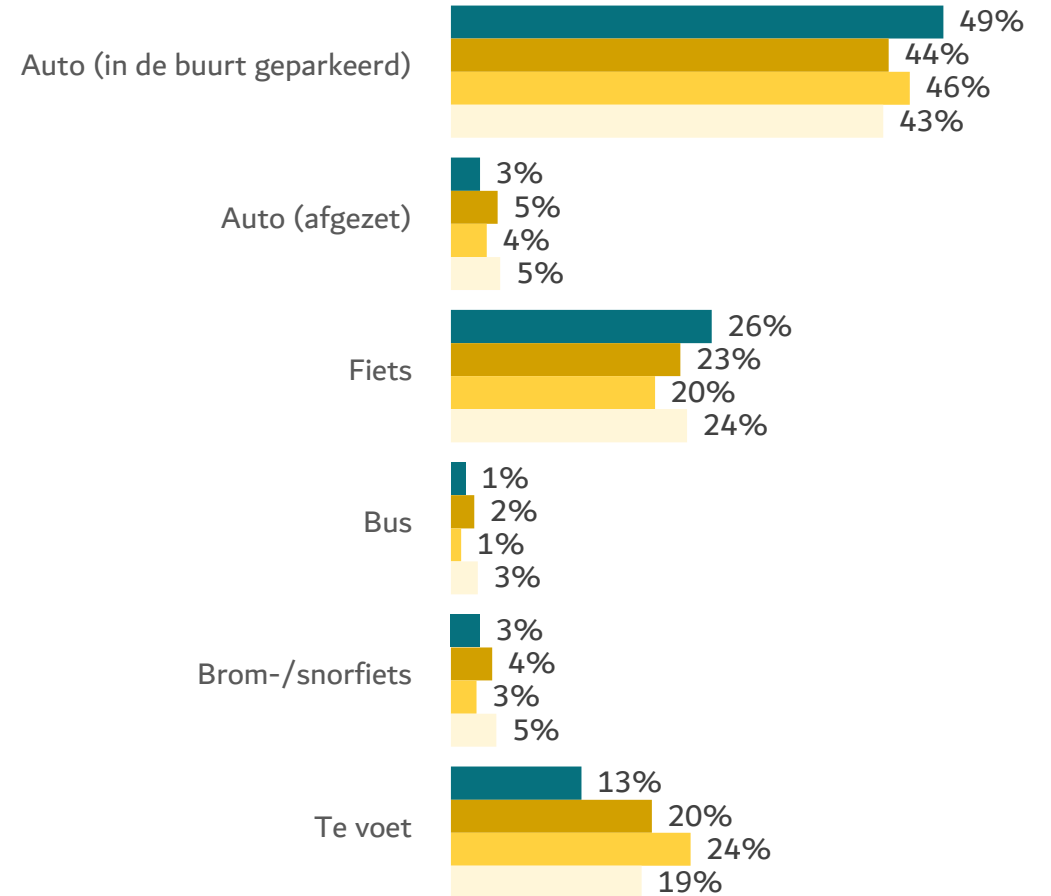


VERVOERSMIDDEL BEZOEKERS COFFEESHOPS

Halicarnas



Switch



■ 0-meting: totaal
 ■ 1-meting: totaal
 ■ 1-meting: tijdens afsluiting
 ■ 1-meting: buiten tijdvak afsluiting



PARKEERPLAATS BEZOEKERS COFFEESHOPS MET AUTO

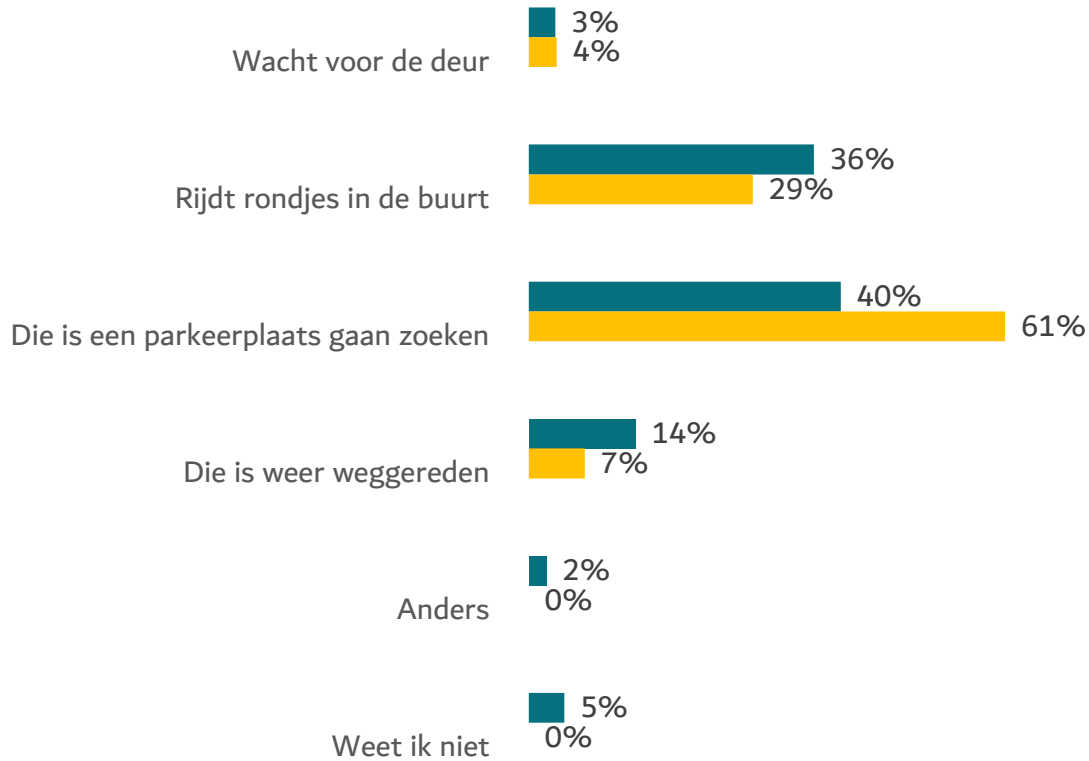
Halicarnas	0-meting: Totaal	1-meting: Totaal	1-meting: Tijdens afsluiting	1-meting: Buiten tijdvak afsluiting
A: Parkeerplaats Paterslaan	61%	45%	14%	54%
B: Parkeerplaats Kruisstraat	14%	11%	9%	11%
C: Langstraat (overzijde Paterslaan)	2%	3%	7%	2%
D: Langstraat (eenrichtingsstraat)	7%	3%	2%	4%
E: Parkeerplaats Tulp	3%	3%	2%	3%
F: Patersstraat	1%	5%	12%	3%
G: Centrumgarage	3%	10%	19%	8%
H: Parkeerplaats AH	6%	14%	25%	12%
I: Parkeerplaats de Gouden Leeuw	1%	1%	2%	0%
J: Anders	1%	4%	9%	3%

Switch	0-meting: Totaal	1-meting: Totaal	1-meting: Tijdens afsluiting	1-meting: Buiten tijdvak afsluiting
A: Parkeerplaats Paterslaan	26%	17%	6%	20%
B: Parkeerplaats Kruisstraat	0%	3%	2%	3%
C: Langstraat (overzijde Paterslaan)	0%	9%	0%	11%
D: Langstraat (eenrichtingsstraat)	9%	6%	3%	7%
E: Parkeerplaats Tulp	3%	1%	1%	1%
F: Patersstraat	15%	17%	30%	14%
G: Centrumgarage	21%	24%	19%	25%
H: Parkeerplaats AH	21%	17%	29%	14%
I: Parkeerplaats de Gouden Leeuw	6%	3%	2%	3%
J: Anders	0%	3%	8%	2%



WACHTPLAATS CHAUFFEUR

Halicarnas*



Switch **



■ 0-meting: totaal ** ■ 1-meting: totaal ■ 1-meting: tijdens afsluiting */** ■ 1-meting: buiten tijdvak afsluiting */**

* Alleen voor Halicarnas 1-meting: totaal en Halicarnas 0-meting: totaal zijn voldoende registraties beschikbaar om analyses te kunnen doen.

** Alleen voor Switch 1-meting: totaal zijn voldoende registraties beschikbaar om analyses te kunnen doen.

*** Recht voor de deur kunnen geen auto's komen i.v.m. de centrumafzetting. In dit geval wordt bedoeld: zo dichtbij mogelijk, vlak vóór de centrumafzetting.



WOONPLAATS BEZOEKERS

Halicarnas	0-meting: Totaal	1-meting: Totaal	1-meting: Tijdens afsluiting	1-meting: Buiten tijdvak afsluiting
Venray	58%	65%	60%	67%
Bergen	3%	3%	5%	3%
Deurne	6%	5%	9%	4%
Gemert-Bakel	1%	1%	3%	1%
Horst aan de Maas	7%	8%	8%	8%
Land van Cuijk	6%	5%	3%	6%
Duitsland	10%	8%	8%	8%
Anders	10%	4%	5%	4%

Switch	0-meting: Totaal	1-meting: Totaal	1-meting: Tijdens afsluiting	1-meting: Buiten tijdvak afsluiting
Venray	56%	62%	63%	62%
Bergen	0%	3%	2%	3%
Deurne	13%	4%	5%	4%
Gemert-Bakel	1%	1%	2%	1%
Horst aan de Maas	7%	8%	9%	7%
Land van Cuijk	13%	5%	7%	5%
Duitsland	3%	8%	5%	9%
Anders	6%	9%	9%	9%



Observaties op locatie



ONDERZOEKSVERANTWOORDING

KENMERKEN VAN HET ONDERZOEK

- ▶ Gedurende vier dagen zijn in het tijdvak 16:00 uur tot 21:00 uur door observanten ter plaatse verschillende (verkeers)bewegingen geregistreerd.
- ▶ Doel van de registraties was met name om een beeld te schetsen van het parkeergedrag van bezoekers van het gebied in het algemeen en van de bezoekers van de coffeeshops in het bijzonder.
- ▶ Naast het parkeergedrag zijn nog enkele andere registraties gedaan (zie volgende slide voor details).
- ▶ De observanten stonden op 3 plekken in het gebied (zie 'Overzichtskaart Henseniuskwartier' voor details).
- ▶ Er is gekozen voor een 0- en een 1-meting, om het mogelijk te maken uitspraken te doen over de verandering in de verkeersstromen vóór en tijdens de afsluiting van het gebied.
- ▶ De 0-meting vond plaats op maandag 27 maart en op zaterdag 1 april 2023 en de 1-meting op zaterdag 6 en donderdag 11 mei 2023. Er is bewust gekozen voor één week- en één weekenddag per meting, zodat de vergelijking tussen de metingen zo valide mogelijk is.
- ▶ De afsluiting vond gedurende de 1-meting op zaterdag 6 mei tussen 17:00 uur en 20:00 uur plaats en op donderdag 11 mei tussen 17:00 uur en 19:00 uur.
- ▶ Doordat gedurende specifieke tijdvakken is gemeten is het niet mogelijk om een representatief beeld te geven van de verhoudingen voor wat betreft de manier waarop men de coffeeshops bezoekt (hiervoor zijn de eigen registraties van de bezoekers uit het vorige hoofdstuk gebruikt). Daarentegen kan het onderzoek juist wél goede uitspraken doen over de absolute aantallen bezoekers en hun parkeergedrag tijdens de genoemde piekuren, gedurende de afsluiting en de uren daaromheen.
- ▶ Bij de analyses zijn de conclusies op totaalniveau weergegeven (per observatiepost). Daarnaast zijn uitsplitsingen gemaakt naar meetdag en naar tijdvak (per uur)

OMSTANDIGHEDEN

De (weers)omstandigheden kunnen een groot effect hebben op het (verkeers)gedrag van bezoekers van het Henseniuskwartier. Zo mag verwacht worden dat, indien het regent, men er sneller voor kiest om de fiets te laten staan en met de auto te komen. Bovendien zal men dan vaak ook dichterbij de bestemming willen parkeren.

Naast weersomstandigheden kunnen er nog vele andere factoren invloed hebben op het (verkeers)gedrag van de bezoekers. Te denken valt hierbij, zonder volledig te willen zijn, aan seizoensinvloeden, de hoeveelheid uren daglicht, of het aantal dagen dat is verstreken tot aan de laatste salaris- of uitkeringsbetaling (ofwel: of men nog geld heeft voor een bezoek aan de coffeeshop).

Omdat het niet mogelijk is om al deze factoren te beheersen, is onderstaand kort per dag de situatie ter plaatse geschetst, voor zover mogelijk en relevant.

- ▶ **Maandag 27 maart:** Gedurende de observatie heeft het enkele keren licht geregend en 's avonds koelde het af richting het nulpunt. De zonsondergang was om 20:03.
- ▶ **Zaterdag 1 april:** Gedurende de observatie heeft het onafgebroken geregend. De temperatuur was iets milder dan op maandag 27 maart (tussen 6°C en 9°C). De zonsondergang was om 20:12.
- ▶ **Zaterdag 6 mei:** Gedurende de observatie heeft het af en toe licht geregend. De temperatuur schommelde rond de 15°C. De zonsondergang was om 21:12.
- ▶ **Donderdag 11 mei:** Het heeft niet geregend gedurende de observatie. De temperatuur schommelde rond de 13°C. De zonsondergang was om 21:20.



ONDERZOEKSVERANTWOORDING - VERVOLG

DETAILS MET BETREKKING TOT DE OBSERVATIEPOSTEN

▶ **Observatiepost 1 (Paterslaan):**

- ▶ Deze post bevond zich op de plek van de afsluiting (kruising Henseniusstraat/Kruisstraat en Paterslaan)*.
- ▶ Hier is, gedurende de gehele registratieperiode, geregistreerd hoeveel mensen coffeeshop Halicarnas bezoeken;
- ▶ Hier is, buiten het tijdvak van de afsluiting, geregistreerd:
 - ▶ waar men auto's parkeert;
 - ▶ of men vervolgens wel of niet naar coffeeshop Halicarnas gaat;
 - ▶ hoeveel auto's de Henseniusstraat inrijden;
 - ▶ of deze auto's voor de deur van coffeeshop Halicarnas stoppen;
 - ▶ Wat er daarna gebeurt (bestuurder stapt zelf uit, rijder stapt uit, etc.).
- ▶ Hier is, tijdens de afsluiting, geregistreerd:
 - ▶ waar men auto's parkeert;
 - ▶ of men vervolgens wel of niet naar coffeeshop Halicarnas gaat;
 - ▶ hoeveel auto's worden doorgelaten bij de afsluiting;
 - ▶ hoeveel auto's worden tegengehouden bij de afsluiting;
 - ▶ hoeveel auto's op de kruising stoppen om een rijder uit te laten stappen;
 - ▶ vanuit welke rijrichting de auto komt.

▶ **Observatiepost 2 (Gouden Leeuw):**

- ▶ Deze post bevond zich op de plek waar de Henseniusstraat, de Langstraat en de Leeuwstraat bij elkaar komen (nabij coffeeshop Switch)*.
- ▶ Hier is, gedurende de gehele registratieperiode, geregistreerd hoeveel mensen coffeeshop Switch bezoeken;
- ▶ Hier is, buiten het tijdvak van de afsluiting, geregistreerd:
 - ▶ waar men (al dan niet illegaal) auto's parkeert;
 - ▶ of men vervolgens wel of niet naar coffeeshop Switch gaat.
- ▶ Hier is, tijdens de afsluiting, geregistreerd:
 - ▶ hoeveel mensen het betreffende gebied betreden;
 - ▶ met welk vervoermiddel ze het gebied betreden
 - ▶ of men vervolgens wel of niet naar coffeeshop Switch gaat.

▶ **Observatiepost 3 (Patersstraat):**

- ▶ Deze post bevond zich op de plek waar de Patersstraat en de Kortestraat bij elkaar komen (nabij 'Van Bree Muziek')*.
- ▶ Hier is, gedurende de gehele registratieperiode, geregistreerd:
 - ▶ hoeveel mensen de Kortestraat betreden vanuit de Patersstraat;
 - ▶ waar men (al dan niet illegaal) auto's parkeert;
 - ▶ of men vervolgens wel of niet de Kortestraat inloopt.

* Zie ['Overzichtskaart Henseniuskwartier'](#) voor exacte locaties.



OVERZICHT CONCLUSIES OBSERVATIEPOST 1 (PATERSLAAN)

PARKEERGEDRAG

- ▶ De meest in het oog springende observatie is dat veruit de meeste parkeerbewegingen buiten het tijdvak van de afsluiting gedaan worden bij de parkeerplaats Paterslaan **A**. In totaal hebben gedurende alle meetdagen n=377 automobilisten hier hun auto neergezet. Dit komt neer op gemiddeld iets meer dan n=25 auto's per uur (er is in totaal 15 uur buiten het tijdvak van de afsluiting gemeten).
- ▶ Gedurende de afsluiting daalt dit aantal uiteraard zeer sterk (n=5; gemiddeld 1 per uur), aangezien de parkeerplaats Paterslaan **A** dan is afgesloten voor bezoekers van buiten het gebied.
- ▶ Degenen die hun auto buiten het tijdvak van de afsluiting parkeren bij de parkeerplaats Paterslaan **A** doen dit meestal om een bezoek te brengen aan coffeeshop Halicarnas: n=242; ruim 16 per uur.
- ▶ Opvallend is dat het aantal parkeerders bij de parkeerplaats Paterslaan **A** dat, buiten het tijdvak van de afsluiting coffeeshop Halicarnas bezoekt veel lager is tijdens de 1-meting (gemiddeld 11,4 per uur) dan tijdens de 0-meting (gemiddeld 18,5 per uur). De afsluiting lijkt daarmee een afschrikkende werking te hebben, ook vlak vóór en ná de afsluiting.
- ▶ In totaal wordt er buiten het tijdvak van de afsluiting n=62 keer voor de deur van coffeeshop Halicarnas gestopt (gemiddeld ruim 4 keer per uur). In veruit de meeste gevallen (n=47) wordt er dan een rijder afgezet, waarna de bestuurder rondjes gaat rijden.
- ▶ Tijdens de 1-meting (gemiddeld 2 per uur) zijn ook dit er, buiten het tijdvak van de afsluiting, weer minder dan tijdens de 0-meting (5,2 per uur).
- ▶ Ook op de parkeerplaats bij de Kruisstraat **B** wordt vrij regelmatig geparkeerd buiten het tijdvak van de afsluiting: in totaal n=66 keer (4,4 per uur). In iets minder dan de helft van de gevallen is het doel hiervan een bezoek aan coffeeshop Halicarnas.
- ▶ Tijdens de 1-meting (gemiddeld 1,4 per uur) wordt er, buiten het tijdvak van de afsluiting, wederom minder vaak geparkeerd op de parkeerplaats bij de Kruisstraat **B** dan tijdens de 0-meting (5,9 per uur).
- ▶ Naast voornoemde parkeeracties rijden buiten het tijdvak van de afsluiting ook veel auto's de Henseniusstraat in, zonder te stoppen: in totaal n=321 keer in 10 uur tijd (op maandag 27 maart is deze statistiek niet bijgehouden). Dit komt neer op ruim 32 keer per uur.
- ▶ Gedurende de afsluiting neemt het aantal verkeersbewegingen van auto's sterk af in het gebied. In totaal worden n=97 registraties van auto's gedaan (iets minder dan n=20 per uur gemiddeld). In de meeste gevallen betroffen dit registraties van bewoners of ondernemers uit het gebied die een sticker hebben (n=64).
- ▶ Gedurende de afsluiting probeerden auto's n=22 keer de Henseniusstraat (n=17), de Kruisstraat (n=1) of de parkeerplaats Paterslaan **A** (n=4) in te rijden, maar werden zij weggestuurd.

BEZOEK COFFEESHOP HALICARNAS

- ▶ In totaal bezochten tijdens de 0-meting n=539 mensen coffeeshop Halicarnas (al dan niet per auto). Dit komt neer op gemiddeld 53,9 bezoekers per uur. Tijdens de 1-meting waren dit er minder, namelijk n=319, wat neerkomt op gemiddeld 31,9 per uur.
- ▶ Vooral gedurende de afsluiting daalde het bezoekersgemiddelde van coffeeshop Halicarnas sterk: 24,6 per uur (n=123 in 5 uur tijd), maar ook in de uren vóór en ná de afsluiting was het gemiddelde lager dan tijdens de 0-meting: 39,2 per uur (n=196 in 5 uur tijd).



TABELLEN OBSERVATIEPOST 1 (PATERSLAAN)

Buiten het tijdvak van de afsluiting	Naar Halicarnas?	Totaal 0-meting	Maandag 27 maart	Zaterdag 1 april	Totaal 1-meting	Zaterdag 6 mei	Donderdag 11 mei
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Ja	185	102	83	57	34	23
Parkeerplaats Kruisstraat	Ja	28	20	8	2	1	1
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Ja	9	0	9	1	1	0
Parkeerplaats Tulp	Ja	3	1	2	1	1	0
Stopt voor de deur, bestuurder naar binnen	Ja	4	1	3	0	0	0
Stopt voor de deur, rijder naar binnen, bestuurder wacht voor de deur	Ja	3	1	2	2	2	0
Stopt voor de deur, rijder naar binnen, bestuurder rijdt rondjes	Ja	39	19	20	8	3	5
Stopt voor de deur, rijder naar binnen, bestuurder rijdt weg	Ja	1	0	1	0	0	0
Stopt voor de deur, anders	Onbekend	5	1	4	0	0	0
Parkeerplaats Paterslaan	Nee	75	46	29	60	22	38
Parkeerplaats Kruisstraat	Nee	31	18	13	5	5	0
Parkeervakken Paterslaan	Nee	5	0	5	1	0	1
Parkeerplaats Tulp	Nee	11	9	2	1	0	1
Rijdt straat in, maar stopt niet	Nee	187	n.b.	187	134	65	69

Tijdens de afsluiting	Naar Halicarnas?	Totaal	Zaterdag 6 mei	Donderdag 11 mei
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Ja	1	0	1
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Nee	4	0	4
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Ja	0	0	0
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Nee	0	0	0
Wil parkeren bij parkeerplaats Paterslaan, maar rijdt toch verder	Nee	4	0	4
Wil Henseniusstraat inrijden, maar wordt weggestuurd	Nee	17	6	11
Wil Henseniusstraat inrijden en wordt doorgelaten	Nee	64	26	38
Wil Kruisstraat inrijden, maar stuit op blokkade	Nee	1	0	1
Stopt op straat en laat een passagier eruit	Ja	4	4	0
Stopt op straat en laat een passagier eruit	Nee	1	1	0
Anders	Ja	0	0	0
Anders	Nee	1	0	1

Bezoekersaantallen Halicarnas	Totaal	Tijdens afsluiting	Buiten afsluiting
Maandag 27 maart	282		
Zaterdag 1 april	257		
Zaterdag 6 mei	171	77	94
Donderdag 11 mei	148	46	102

OBSERVATIEPOST 1 AANRIJRICHTING TIJDENS DE AFSLUITING

- ▶ Oostelijke richting (rotonde): 53
- ▶ Westelijke richting (AH): 45



TABELLEN OBSERVATIEPOST 1 (PATERSLAAN) - TIJDVAKKEN (0-METING)

Maandag 27 maart	Naar Halicarnas?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Ja	13	24	23	24	18
Parkeerplaats Kruisstraat	Ja	2	6	7	2	3
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Ja	0	0	0	0	0
Parkeerplaats Tulp	Ja	0	1	0	0	0
Stopt voor de deur, bestuurder naar binnen	Ja	0	0	0	0	1
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder wacht voor de deur	Ja	1	0	0	0	0
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt rondjes	Ja	3	3	1	6	5
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt weg	Ja	0	0	0	0	0
Stopt voor de deur, anders	Onbekend	1	0	0	0	0
Parkeerplaats Paterslaan	Nee	10	7	8	10	10
Parkeerplaats Kruisstraat	Nee	8	2	1	3	3
Parkeervakken Paterslaan	Nee	0	0	0	0	0
Parkeerplaats Tulp	Nee	2	5	0	2	0
Rijdt straat in, maar stopt niet	Nee	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.

Zaterdag 1 april	Naar Halicarnas?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Ja	12	15	11	18	27
Parkeerplaats Kruisstraat	Ja	2	2	2	2	0
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Ja	2	3	3	1	0
Parkeerplaats Tulp	Ja	2	0	0	0	0
Stopt voor de deur, bestuurder naar binnen	Ja	1	0	0	0	2
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder wacht voor de deur	Ja	0	1	0	1	0
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt rondjes	Ja	1	6	3	8	2
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt weg	Ja	0	1	0	0	0
Stopt voor de deur, anders	Onbekend	2	1	0	0	1
Parkeerplaats Paterslaan	Nee	9	5	7	4	4
Parkeerplaats Kruisstraat	Nee	6	3	1	2	1
Parkeervakken Paterslaan	Nee	0	2	1	1	1
Parkeerplaats Tulp	Nee	1	1	0	0	0
Rijdt straat in, maar stopt niet	Nee	17	43	36	36	55



TABELLEN OBSERVATIEPOST 1 (PATERSLAAN) - TIJDVAKKEN BUITEN AFSLUITING (1-METING)

Zaterdag 6 mei		Naar Halicarnas?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Ja	5	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	26	
Parkeerplaats Kruisstraat	Ja	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	
Parkeerplaats Tulp	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1	
Stopt voor de deur, bestuurder naar binnen	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder wacht voor de deur	Ja	2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt rondjes	Ja	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2	
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt weg	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Stopt voor de deur, anders	Onbekend	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Parkeerplaats Paterslaan	Nee	14	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	8	
Parkeerplaats Kruisstraat	Nee	3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2	
Parkeervakken Paterslaan	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Parkeerplaats Tulp	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0	
Rijdt straat in, maar stopt niet	Nee	43	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	20	

Donderdag 11 mei		Naar Halicarnas?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Parkeerplaats Paterslaan (nabij rotonde)	Ja	10	n.v.t.	n.v.t.	2	10	
Parkeerplaats Kruisstraat	Ja	1	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Parkeervakken Paterslaan (overzijde)	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Parkeerplaats Tulp	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Stopt voor de deur, bestuurder naar binnen	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder wacht voor de deur	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt rondjes	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	2	3	
Stopt voor de deur, bijrijder naar binnen, bestuurder rijdt weg	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Stopt voor de deur, anders	Onbekend	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Parkeerplaats Paterslaan	Nee	19	n.v.t.	n.v.t.	6	10	
Parkeerplaats Kruisstraat	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Parkeervakken Paterslaan	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	0	1	
Parkeerplaats Tulp	Nee	1	n.v.t.	n.v.t.	0	0	
Rijdt straat in, maar stopt niet	Nee	36	n.v.t.	n.v.t.	15	14	



OVERZICHT CONCLUSIES OBSERVATIEPOST 2 (GOUDEN LEEUW)

PARKEERGEDRAG

- ▶ De meest in het oog springende observatie is dat veruit de meeste parkeerbewegingen buiten het tijdvak van de afsluiting gedaan worden bij parkeerplaats de Gouden Leeuw **I**, maar dan wel illegaal op het trottoir. In totaal hebben gedurende alle meetdagen n=88 automobilisten hun auto hier illegaal op het trottoir neergezet. Dit komt neer op iets minder dan n=6 auto's per uur (er is in totaal 15 uur buiten het tijdvak van de afsluiting gemeten).
- ▶ Degenen die hun auto buiten het tijdvak van de afsluiting illegaal op het trottoir parkeren bij parkeerplaats de Gouden Leeuw **I** doen dit meestal om een bezoek te brengen aan coffeeshop Switch: n=70; gemiddeld 4,7 per uur.
- ▶ Opvallend is dat, buiten het tijdvak van de afsluiting, het aantal parkeerders dat illegaal op het trottoir parkeert bij parkeerplaats de Gouden Leeuw **I** en vervolgens coffeeshop Switch bezoekt veel lager is tijdens de 1-meting (gemiddeld 1,8 per uur) dan tijdens de 0-meting (gemiddeld 6,1 per uur). De afsluiting lijkt daarmee een afschrikkende werking te hebben, ook vlak vóór en ná de afsluiting.

BEZOEKERS GEBIED RONDOM DE GOUDEN LEEUW

- ▶ Gedurende de afsluiting zijn geen parkeerbewegingen van auto's gemeten bij observatiepost 2. Het gebied is dan immers (grotendeels) afgesloten voor auto's. In plaats daarvan is gemeten waar al het overige verkeer vandaan komt.
- ▶ In totaal zijn gedurende de afsluiting n=929 verplaatsingen waargenomen (gemiddeld 186 per uur)
 - ▶ Dit betroffen voornamelijk voetgangers (n=631; gemiddeld 126 per uur) en fietsers (n=249; gemiddeld 50 per uur).
 - ▶ Auto's worden, logischerwijs, veel minder vaak gesignaleerd: n=26 (5,2 per uur). Hoogstwaarschijnlijk betreffen dit buurtbewoners of lokale ondernemers.
 - ▶ n=272 van voornoemde n=929 bewegingen hadden als doel een bezoek aan coffeeshop Switch (gemiddeld 54,4 per uur).
 - ▶ Bezoekers van coffeeshop Switch kwamen voornamelijk uit de richting van het Henseniusplein (n=103)*, de Gouden Leeuw (n=63) en de Henseniusstraat (n=63).

BEZOEK COFFEESHOP SWITCH

- ▶ In totaal bezochten tijdens de 0-meting n=716 mensen coffeeshop Switch (al dan niet per auto). Dit komt neer op gemiddeld 71,6 bezoekers per uur. Tijdens de 1-meting waren dit er minder, namelijk n=628, wat neerkomt op gemiddeld 62,8 per uur.
- ▶ Enkel gedurende de afsluiting daalde het bezoekersgemiddelde van coffeeshop Switch sterk: 54,4 per uur (n=272 in 5 uur tijd). In de uren vóór en ná de afsluiting was het gemiddelde aantal bezoekers vrijwel even hoog als tijdens de 0-meting: 71,2 per uur (n=356 in 5 uur tijd).

* Door de 'ongunstige' ligging was het tijdens de observaties moeilijk na te gaan of bezoekers die uit de richting van het Henseniusplein kwamen ook écht vanaf het Henseniusplein kwamen of dat ze (deels) uit de Kortestraat kwamen. Dit laatste ligt wel in de lijn der verwachting, mede ook gezien het feit dat de registraties van [observatiepost 3 \(Patersstraat\)](#) daarop wijzen.



TABELLEN OBSERVATIEPOST 2 (GOUDEN LEEUW)

Buiten het tijdvak van de afsluiting	Naar Switch?	Totaal 0-meting	Maandag 27 maart	Zaterdag 1 april	Totaal 1-meting	Zaterdag 6 mei	Donderdag 11 mei
Langstraat	Ja	19	9	10	5	2	3
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Ja	10	7	3	9	3	6
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Ja	61	31	30	9	3	6
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Ja	0	0	0	1	1	0
De Gouden Leeuw – anders	Ja	1	0	1	1	0	1
Binnenplaats	Ja	1	0	1	0	0	0
Langstraat	Nee	21	9	12	15	4	11
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Nee	4	0	4	2	1	1
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Nee	17	2	15	1	1	0
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Nee	9	7	2	9	4	5
De Gouden Leeuw – anders	Nee	0	0	0	1	0	1
Binnenplaats	Nee	17	14	3	4	0	4

Tijdens de afsluiting	Naar Switch?	Totaal	Zaterdag 6 mei	Donderdag 11 mei
Henseniusplein	Ja	103	46	57
Henseniusplein	Nee	136	75	61
Kortestraat	Ja	3	2	1
Kortestraat	Nee	4	4	0
Leeuwstraat	Ja	24	14	10
Leeuwstraat	Nee	160	76	84
De Gouden Leeuw	Ja	63	25	38
De Gouden Leeuw	Nee	118	53	65
Langstraat	Ja	15	7	8
Langstraat	Nee	94	34	60
Henseniusstraat	Ja	63	29	34
Henseniusstraat	Nee	145	70	75
Anders	Ja	1	1	0
Anders	Nee	0	0	0

Bezoekersaantallen Switch	Totaal	Tijdens afsluiting	Buiten afsluiting
Maandag 27 maart	381		
Zaterdag 1 april	335		
Zaterdag 6 mei	266	124	142
Donderdag 11 mei	362	148	214

OBSERVATIEPOST 2 – GEBRUIKT VERVOERMIDDEL

	TOTAAL	BEZOEKERS SWITCH
▶ Te voet:	631	226
▶ Fiets:	249	39
▶ Brommer of scooter:	17	3
▶ Auto:	26	1
▶ Anders:	6	3



TABELLEN OBSERVATIEPOST 2 (GOUDEN LEEUW) - TIJDVAKKEN (0-METING)

Maandag 27 maart	Naar Switch?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Langstraat	Ja	5	3	1	0	0
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Ja	0	3	3	1	0
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Ja	3	7	2	12	4
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Ja	0	0	0	0	0
De Gouden Leeuw – anders	Ja	0	1	0	0	0
Binnenplaats	Ja	1	0	0	0	0
Langstraat	Nee	6	2	0	0	1
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Nee	2	0	1	1	0
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Nee	0	0	2	0	0
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Nee	2	1	1	2	1
De Gouden Leeuw – anders	Nee	0	0	0	0	0
Binnenplaats	Nee	5	4	5	0	0

Zaterdag 1 april	Naar Switch?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Langstraat	Ja	1	2	4	1	2
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Ja	0	0	1	1	1
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Ja	4	4	7	6	9
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Ja	0	0	0	0	0
De Gouden Leeuw – anders	Ja	0	0	0	0	0
Binnenplaats	Ja	0	0	0	0	0
Langstraat	Nee	0	6	0	3	3
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Nee	0	0	0	0	0
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Nee	1	5	6	1	2
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Nee	1	0	0	1	0
De Gouden Leeuw – anders	Nee	0	0	0	0	0
Binnenplaats	Nee	0	1	1	0	1



TABELLEN OBSERVATIEPOST 2 (GOUDEN LEEUW) - TIJDVAKKEN BUITEN AFSLUITING (1-METING)

Zaterdag 6 mei	Naar Switch?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Langstraat	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Ja	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	3
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
De Gouden Leeuw – anders	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
Binnenplaats	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
Langstraat	Nee	3	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Nee	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Nee	1	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	2
De Gouden Leeuw – anders	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0
Binnenplaats	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	0

Donderdag 11 mei	Naar Switch?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
Langstraat	Ja	3	n.v.t.	n.v.t.	0	0
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Ja	1	n.v.t.	n.v.t.	5	0
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Ja	2	n.v.t.	n.v.t.	1	1
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	1
De Gouden Leeuw – anders	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	1
Binnenplaats	Ja	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0
Langstraat	Nee	9	n.v.t.	n.v.t.	2	0
De Gouden Leeuw – illegaal op parkeerplaats	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0
De Gouden Leeuw – illegaal op trottoir	Nee	0	n.v.t.	n.v.t.	0	0
De Gouden Leeuw – legaal op parkeerplaats	Nee	2	n.v.t.	n.v.t.	1	2
De Gouden Leeuw – anders	Nee	1	n.v.t.	n.v.t.	0	0
Binnenplaats	Nee	3	n.v.t.	n.v.t.	1	0



OVERZICHT CONCLUSIES OBSERVATIEPOST 3 (PATERSSTRAAT)

Het doel van observatiepost 3 was meer indirect. Er is immers niet gekeken naar het wel of niet bezoeken van de coffeeshops (dit was niet mogelijk omdat de coffeeshops niet in het zicht lagen van de post), maar naar het wel of niet betreden van de Kortestraat vanuit de Patersstraat. De hypothese is dat veel mensen die kort parkeren in de Patersstraat **F**, hun weg naar de coffeeshops vinden via de Kortestraat.

Omdat het observatiegebied niet direct wordt beïnvloed door de afsluiting, is er geen onderscheid gemaakt tussen de tijdvakken tijdens en buiten de afsluiting (tenzij expliciet vermeld).

PARKEERGEDRAG

- ▶ De meest in het oog springende observatie is dat meer dan de helft van alle parkeerbewegingen illegaal bewegingen betreffen: van de in totaal n=412 parkeerbewegingen betroffen n=207 foutgeparkeerde auto's (buiten de blauwe zone). Dit komt neer op gemiddeld ruim 10 foutparkeerders per uur.
- ▶ Iets minder dan de helft (n=183; gemiddeld ruim 9 per uur) van alle parkeerbewegingen worden opgevolgd door het betreden van de Kortestraat.
- ▶ Naarmate het later wordt neemt de bereidheid om in de blauwe zone te parkeren sterk af. Zo zien we op maandag 27 maart dat van 16:00 uur tot 19:00 uur n=45 parkeerders in de blauwe zone parkeren (gemiddeld n=15 per uur), terwijl dit er in het tijdvak 19:00 uur tot 21:00 uur nog slechts n=3 betreffen (gemiddeld n=1,5 per uur).
- ▶ De wens om fout te parkeren neemt juist toe (met name met als doel de Kortestraat te betreden). Zo zien we op maandag 27 maart dat van 16:00 uur tot 19:00 uur n=24 parkeerders in de blauwe zone parkeren (gemiddeld n=8 per uur), terwijl dit er in het tijdvak 19:00 uur tot 21:00 uur n=26 betreffen (gemiddeld n=13 per uur).
- ▶ Wanneer we kijken naar het parkeergedrag tijdens de afsluiting (om te zien in hoeverre men uitwijkt naar de Patersstraat **F** als alternatieve parkeerlocatie), dan valt op dat, vergeleken met de uren direct vóór en ná de afsluiting, men tijdens de afsluiting vaker de auto parkeert in de Patersstraat **F**. Wanneer we het parkeergedrag vergelijken met de 0-meting tijdens de 'afsluiting'* dan zien we nauwelijks verschil*:
 - ▶ Tijdens afsluiting: n=124 (gemiddeld n=25 per uur)
 - ▶ Direct vóór en ná de afsluiting: n=79 (gemiddeld n=16 per uur)
 - ▶ 0-meting tijdens 'afsluiting'* n=116 (gemiddeld 23 per uur)
- ▶ Opvallend detail 1: op donderdag 11 mei (deze dag valt in de 1-meting) werd veel vaker in de blauwe zone geparkeerd dan op de andere dagen (n=27 keer versus maximaal n=10 op de andere dagen). Vooral in het tijdvak 18:00 uur tot 19:00 uur werd relatief veel in de blauwe zone geparkeerd (n=11 keer).
- ▶ Opvallend detail 2: Foutparkeren met een ander doel dan het betreden van de Kortestraat gebeurt op zaterdagen (n=59) veel vaker dan op doordeweekse dagen (n=27).

* Tijdens de 0-meting was er niet echt een afsluiting, maar er is gekeken naar hetzelfde tijdvak als het tijdvak van de afsluiting tijdens de 1-meting.



TABELLEN OBSERVATIEPOST 3 (PATERSSTRAAT)

	Naar Kortestraat?	Totaal 0-meting	Maandag 27 maart	Zaterdag 1 april	Totaal 1-meting	Zaterdag 6 mei	Donderdag 11 mei
In de vakken (blauwe zone)	Ja	19	10	9	34	7	27
Foutgeparkeerd	Ja	61	34	27	60	30	30
Gehandicaptenvakken	Ja	n.b.	n.b.	n.b.	0	0	0
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Ja	n.b.	n.b.	n.b.	8	6	2
Anders	Ja	1	1	0	0	0	0
In de vakken (blauwe zone)	Nee	61	38	23	55	22	33
Foutgeparkeerd	Nee	47	16	31	39	28	11
Gehandicaptenvakken	Nee	n.b.	n.b.	n.b.	7	6	1
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Nee	n.b.	n.b.	n.b.	3	1	2
Anders	Nee	17	5	12	0	0	0

	1-meting			0-meting
	Naar Kortestraat?	Totaal tijdens afsluiting	Totaal buiten tijdvak afsluiting	Totaal tijdens 'afsluiting'
In de vakken (blauwe zone)	Ja	22	12	15
Foutgeparkeerd	Ja	34	25	26
Gehandicaptenvakken	Ja	0	0	n.b.
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Ja	5	2	n.b.
Anders	Ja	0	0	0
In de vakken (blauwe zone)	Nee	35	19	34
Foutgeparkeerd	Nee	22	17	25
Gehandicaptenvakken	Nee	4	3	n.b.
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Nee	2	1	n.b.
Anders	Nee	0	0	16



TABELLEN OBSERVATIEPOST 3 (PATERSSTRAAT) - TIJDVAKKEN (0-METING)

Maandag 27 maart	Naar Kortestraat?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
In de vakken (blauwe zone)	Ja	2	5	3	0	0
Foutgeparkeerd	Ja	4	5	7	8	10
Gehandicaptenvakken	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Anders	Ja	0	0	0	0	1
In de vakken (blauwe zone)	Nee	15	13	7	3	0
Foutgeparkeerd	Nee	1	4	3	5	3
Gehandicaptenvakken	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Anders	Nee	0	2	2	1	0

Zaterdag 1 april	Naar Kortestraat?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
In de vakken (blauwe zone)	Ja	2	3	4	0	0
Foutgeparkeerd	Ja	9	3	6	5	3
Gehandicaptenvakken	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Anders	Ja	0	0	0	0	0
In de vakken (blauwe zone)	Nee	0	9	4	1	6
Foutgeparkeerd	Nee	6	7	8	3	7
Gehandicaptenvakken	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Anders	Nee	0	5	2	5	0



TABELLEN OBSERVATIEPOST 3 (PATERSSTRAAT) - TIJDVAKKEN (1-METING)

Zaterdag 6 mei		Naar Kortestraat?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
In de vakken (blauwe zone)	Ja		0	1	1	3	2
	Foutgeparkeerd	Ja	3	5	10	5	7
	Gehandicaptenvakken	Ja	0	0	0	0	0
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Ja		1	1	0	3	1
	Anders	Ja	0	0	0	0	0
In de vakken (blauwe zone)	Nee		2	2	13	2	3
	Foutgeparkeerd	Nee	8	7	5	4	4
	Gehandicaptenvakken	Nee	1	1	0	3	1
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Nee		0	0	0	0	1
	Anders	Nee	0	0	0	0	0

Donderdag 11 mei		Naar Kortestraat?	16-17 uur	17-18 uur	18-19 uur	19-20 uur	20-21 uur
In de vakken (blauwe zone)	Ja		3	6	11	5	2
	Foutgeparkeerd	Ja	4	3	11	7	4
	Gehandicaptenvakken	Ja	0	0	0	0	0
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Ja		0	0	1	0	0
	Anders	Ja	0	0	0	0	0
In de vakken (blauwe zone)	Nee		10	11	7	3	1
	Foutgeparkeerd	Nee	4	4	2	0	1
	Gehandicaptenvakken	Nee	1	0	0	0	0
Bestuurder zet perso(o)n(en) af	Nee		0	2	0	0	0
	Anders	Nee	0	0	0	0	0



Bijlage



6. INVIOR

Invior biedt onafhankelijk advies en projectbegeleiding rondom (participatie)beleid. We begeleiden opdrachtgevers in drie fasen van het participatieproces.

Inzicht – Door onderzoek te doen verzamelen we betrouwbare informatie.

Visie – De opgehaalde inzichten vertalen we naar een gedragen beleidsmatig advies, maar het liefst daarbij ook een participatiebeleid om nu, en in de toekomst, belanghebbenden betrokken te houden.

Organisatie – Vervolgens helpen we met het implementeren van dit beleidsadvies.

Onze **professionele en flexibele** medewerkers geloven in gemeenschap; een zo breed mogelijke groep moet kunnen meedenken en meepraten over lokale maatschappelijke vraagstukken. Door een **transparant** inzicht in hetgeen leeft en speelt onder burgers/ bestuurders/ politici, levert dit beter beleid en meer draagvlak op.



Invior
Herstraat 20
5961 GJ Horst

www.inviior.nl
advies@inviior.nl
085-4860100

Invior is lid van Data & Insights Network.

Op bijvoorbeeld www.TipSittardGeleen.nl, www.TipVenray.nl of www.TipWaalwijk.nl kunnen inwoners een aanmeldingsformulier invullen. Van tijd tot tijd worden deelnemers gevraagd naar hun mening over actuele onderwerpen. De deelnemers zijn en blijven anoniem en kunnen per onderzoek zelf beslissen of ze meedoen. Ze zijn niets verplicht. Het invullen van een enquête duurt slechts enkele minuten en de onderwerpen zijn sterk afhankelijk van de actualiteit.

De Tip-Burgerpanels zijn gemeenschapspanels, opgezet vanuit de gemeenschap. Heeft u marktonderzoeksvragen of andere vragen over burgerraadplegingen, dan kunt u deze altijd stellen aan advies@inviior.nl. Het is ook mogelijk om zelf onderwerpen aan te dragen voor de lokale onderzoeken. Of wilt u ook graag eens met ons sparren over een onderzoek of participatietraject? Neem dan nu contact met ons op!



Thema: Wonen en leefomgeving 

Prettig wonen in uw buurt

2^e meting Henseniuskwartier

Onderzoeksrapport

September 2023





Vanaf 2022 hebben buurtgenoten, ondernemers, de wijkraad Centrum Venray en de gemeente Venray gezamenlijk verschillende maatregelen bedacht om het wonen en werken in het Henseniuskwartier te verbeteren. Deze maatregelen omvatten de aanleg van meer groen, het vervangen van de lantaarnpalen en een verkeersproef om het Henseniuskwartier op drukke momenten autolouwer te maken. Het gebied waarin deze maatregelen zijn uitgevoerd, omvat de Langstraat, Paterslaan, Henseniusstraat en de directe omgeving.


Om inzicht te krijgen in hoeverre de uitgevoerde fysieke maatregelen een bijdrage leveren aan het gevoel van leefbaarheid en veiligheid in het Henseniuskwartier, heeft de gemeente onderzoeksbureau Invior gevraagd om een onderzoek uit te voeren onder de inwoners en ondernemers in en rondom het Henseniuskwartier. Het hoofddoel van dit onderzoek is ook om de subjectieve beleving van de direct betrokkenen te horen over de genomen maatregelen, dit als onderdeel van de evaluatie.

Dit rapport presenteert de belangrijkste conclusies van dit onderzoek in zowel visuele als tekstuele vorm.

Naast dit onderzoek, dat tot doel heeft de subjectieve beleving van de doelgroep zichtbaar te maken, is er ook een ander onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek schetste een objectief beeld van de verkeerssituatie ter plaatse, zowel vóór de proef (0-meting) als tijdens de proef (1-meting), met behulp van onder andere observanten. Er is ook een rapport beschikbaar gesteld voor dit onderzoek.

De conclusies van beide onderzoeken zijn op 6 september gedeeld, besproken en vastgesteld met de begeleidingsgroep Verkeer en Parkeren Henseniuskwartier en zullen vervolgens als input worden gebruikt voor een advies van de begeleidingsgroep aan het college.

Afbeelding 1: De vragenlijst van het onderzoek.

Gemeente Venray  **Onderzoek prettig wonen in uw buurt**

U hoeft uw naam niet op te geven. U blijft anoniem.

Beste bewoner van het Henseniuskwartier en directe omgeving,

De gemeente wil graag dat u veilig en prettig woont in het gebied Langstraat, Paterslaan, Henseniusstraat en directe omgeving, nu en in de toekomst. Daarom betrekken we u graag, als inwoner of ondernemer, bij dit proces.

December 2021 is een onderzoek uitgevoerd, waarin mogelijke maatregelen en een verkeersplan zijn gepresenteerd door buurtgenoten, ondernemers, wijkraad Centrum Venray en de gemeente zijn bedacht ter verbetering van het wonen en werken. Deze buurtbewoners en ondernemers zijn samen met de wijkraad en de gemeente actief in de begeleidingsgroep Henseniuskwartier. Dankzij het onderzoek uit 2021 en uw bijdrage daaraan heeft de gemeente verschillende maatregelen kunnen treffen in de openbare ruimte en is recent de verkeersproef Afsluiting Henseniusstraat gestart. Via deze nieuwe vragenlijst onderzoeken we het effect van de uitgevoerde, fysieke maatregelen.

Daarnaast heeft op 16 mei het college besloten om voorlopig twee coffeshops te behouden, zonder definitieve beslissing over eventuele verplaatsing. Wel is de intentie uitgesproken om minstens één coffeshop in de toekomst te verplaatsen, binnen of buiten de gemeentegrenzen. Ook wordt het vestigingsgebied voor coffeshops herzien en het regionaal concentratiemodel ter discussie gesteld. De raadscommissie en gemeenteraad bespreken op 7 en 27 juni het betreffende raadsvoorstel.

We zijn benieuwd naar uw mening over het wonen en werken in uw buurt. Uw feedback over de fysieke maatregelen inclusief de lopende verkeersproef helpt ons de leefbaarheid te verbeteren.

Graag horen we uw mening. Het invullen van de vragenlijst duurt slechts enkele minuten.

A1. Welke situatie is van toepassing op uw huidige adres?
Met uw huidige adres bedoelen we het adres waarop u de flyer heeft ontvangen.

Ik ben **inwoner**

Ik ben **ondernemer**

Ik ben zowel **inwoner als ondernemer**

Anders, namelijk:

Toelichting geven



1. Paterslaan
2. Henseniusstraat
3. Leeuwstraat
4. De Gouden Leeuw
5. Langstraat (feënnichingsstraat binnen Henseniuskwartier)
6. Krussstraat
7. Sint Antoniusstraat
8. Pastoor Wijnhovenspark
9. Patersstraat
10. Kennedystraat
11. Leunseweg
12. Julianasingel
13. Groenewolfsedap
14. Langeweg
15. Nieuwlandstraat

Op bovenstaande afbeelding staat het gebied weergegeven waar deze vragenlijst is uitgezest.
Bron: gemeente Venray



INHOUDSOPGAVE

▶ <u>SAMENVATTING</u>	<u>4</u>
▶ <u>RESPONSVERANTWOORDING</u>	<u>5</u>
▶ <u>CONCLUSIES LEEFBAARHEIDSONDERZOEK 2023</u>	<u>10</u>
▶ <u>LEEFAARHEID IN 2022</u>	<u>11</u>
▶ <u>VERGROENING IN WINTER 2022-2023</u>	<u>14</u>
▶ <u>NIEUWE OPENBARE VERLICHTING (NOVEMBER 2022)</u>	<u>17</u>
▶ <u>PROEFPROJECT VERKEERSAFSLUITING (APRIL/MEI 2023)</u>	
▶ <u>DEEL 1</u>	<u>21</u>
▶ <u>DEEL 2</u>	<u>27</u>
▶ <u>DEEL 3</u>	<u>30</u>
▶ <u>MAATREGELENPAKKET TOT EN MET MEI 2023</u>	<u>36</u>
▶ <u>COMMUNICATIE</u>	<u>48</u>
▶ <u>BIJLAGE</u>	<u>53</u>



SAMENVATTING

TIJDLIJN MAATREGELEN EN ONDERZOEKEN

2021	2022											2023					
dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei
1 ^{ste} meting											Nieuwe straatverlichting	Aanleg groenvakken				Start pilot verkeersafsluiting	Einde pilot Verkeersafsluiting en start 2 ^{de} meting

LEEFBAARHEID IN 2022
 Respondenten koppelen in 2023 terug op alle vlakken veel hinder te hebben ervaren. Vooral zwerfafval en verschillende vormen van verkeershinder worden vaak genoemd.

VERGROENING WINTER 2022-2023
 Een zeer ruime meerderheid vindt dat de aanleg van groen heeft geleid tot het fijner wonen of werken in de buurt. Ongeveer de helft van alle respondenten geeft zelfs aan dat dit een (zeer) grote bijdrage heeft gehad.

NIEUWE STRAATVERLICHTING NOV 2022
 Een zeer ruime meerderheid vindt dat de plaatsing van nieuwe straatverlichting heeft geleid tot het fijner wonen of werken in de buurt. Ongeveer twee vijfde van alle respondenten geeft zelfs aan dat dit een (zeer) grote bijdrage heeft gehad.

TOEGANG TOT HET GEBIED
 Ongeveer de helft van alle respondenten vindt het een (zeer) goede maatregel om alleen bewoners, ondernemers en/of bezorgdiensten toegang te geven tot het gebied tijdens de afsluiting. Ruim een kwart vindt dit juist een (zeer) slechte maatregel.

AUTOLUW MAKEN HENSENIUSSTRAAT EN KRUISSTRAAT
 Het autoluw maken van de Henseniusstraat tijdens piekuren leidt tot verdeeldheid. Ruim de helft van de respondenten vindt het een (zeer) goede maatregel. Een derde vindt het juist een (zeer) slechte maatregel. Vooral in het binnengebied wordt de maatregel vaak goed ontvangen, terwijl men het in het buitengebied juist vaak een slechte maatregel vindt.

 Voor wat betreft het afsluiten van de Kruisstraat zien we een vergelijkbaar beeld, met dien verstande dat het aandeel voorstanders iets kleiner is (iets minder dan twee vijfde van alle respondenten is voorstander).

TEVREDENHEID MET MAATREGELENPAKKET
 Het pakket aan maatregelen (nieuwe verlichting, groenbakken en het autoluw maken van de Henseniusstraat en de Kruisstraat tijdens piekuren) leidt tot verdeeldheid. Iets minder dan de helft van alle respondenten vindt het een (zeer) goede maatregel. Iets minder dan een derde vindt het juist een (zeer) slechte maatregel. Vooral in het binnengebied wordt het pakket vaak goed ontvangen, terwijl men het in het buitengebied juist vaak een slechte maatregel vindt.

LEEFBAARHEID IN APRIL 2023
 Respondenten koppelen terug ook in april 2023 op alle vlakken nog veel hinder te hebben ervaren. Nog steeds worden zwerfafval en te hard rijden het vaakst genoemd. Desondanks zien we, vooral in het binnengebied, een daling optreden in de hoeveelheid ervaren hinder. In het buitengebied is het beeld gemengd. Op sommige onderdelen zien we kleine dalingen, maar wat betreft de bereikbaarheid en de drukte op straat zien we een grote toename in ervaren hinder.

TEVREDENHEID MET COMMUNICATIE
 Een meerderheid van de respondenten geeft aan (zeer) tevreden te zijn over de communicatie door de gemeente Venray over het maatregelenpakket. Eén vijfde is hierover juist (zeer) ontevreden. Vooral in het buitengebied is de onvrede relatief groot.



RESPONSVERANTWOORDING

METHODIEK

- Het onderzoek is online uitgevoerd.
- Op 17 mei zijn flyers (zie afbeelding 2) in de brievenbus bezorgd bij de inwoners en/of ondernemers van het gebied met het verzoek deel te nemen aan het onderzoek (door de URL over te nemen of door de QR-code te scannen).
- Het gebied bestaat uit de volgende straten:
 - Henseniusstraat (94 adressen)
 - Langstraat t/m nr. 72 en t/m nr. 61 (86 adressen)
 - Leeuwstraat (35 adressen)
 - Paterslaan t/m nr. 15 en nr. 12 t/m 42 (28 adressen)
 - De Gouden Leeuw (134 adressen)
 - Kruisstraat t/m nr. 7A en t/m nr. 16 (17 adressen)
 - Patersstraat (80 adressen)
 - Sint Antoniusstraat t/m nr. 12A (5 adressen)
 - Pastoor Wijnhovenpark (6 adressen)
- Op 25 mei en op 29 mei zijn twee medewerkers van Invior bij inwoners en/of ondernemers in bovengenoemde straten langs gegaan om hen te attenderen op het onderzoek.
- Daarnaast hebben inwoners en ondernemers de gelegenheid gehad voor telefonische afname van de vragenlijst op werkdagen vanaf woensdag 17 mei tot en met vrijdag 2 juni 2023.
- Het invullen van de vragenlijst was mogelijk tot en met zondag 4 juni 2023.
- Alle respondenten hebben de vragenlijst anoniem ingevuld.

Afbeelding 2: Flyer voor oproep voor deelname aan het onderzoek.





RESPONSVERANTWOORDING

PLATTEGROND HENSENIUSKWARTIER EN BUITENGEBIED

In totaal hebben n=108 respondenten aan het onderzoek deelgenomen. De maximale foutmarge bij deze steekproefgrootte bedraagt $\pm 8,4\%$ (bij een betrouwbaarheidsniveau van 95%)* uitgaande van een populatiegrootte van n=485 (het aantal adressen dat is aangeschreven).

23% van de inwoners en ondernemers die een flyer hebben ontvangen, hebben deelgenomen aan het onderzoek. De ervaring leert dat het deelnamepercentage bij uitnodiging per post meestal rond de 10% schommelt. 23% is dus hoog te noemen. Dit toont de betrokkenheid van de respondenten bij dit onderzoek.

RESPONS GEBIEDEN

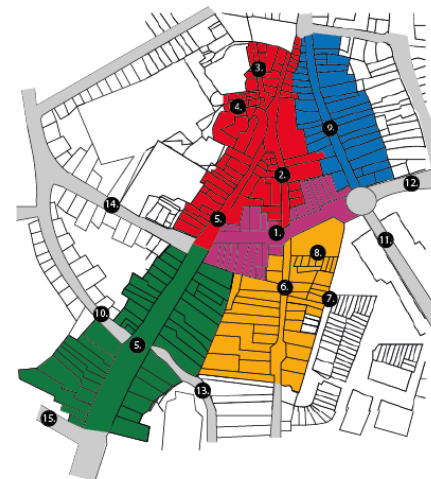
Het veldwerkgebied is verdeeld in verschillende gebieden (afbeelding 3 en 4). Deze gebieden zijn aangeduid met een kleur:

- ▶ **Rood gekleurde gebied:** Henseniusstraat, Langstraat (nr. 2 t/m 24 en nr. 3 t/m 23), Leeuwstraat of op De Gouden Leeuw.
- ▶ **Blauw gekleurde gebied:** Patersstraat.
- ▶ **Paars gekleurde gebied:** Paterslaan (t/m nr. 15 en nr. 12 t/m 42).
- ▶ **Geel gekleurde gebied:** Kruisstraat (t/m nr. 7A en t/m nr. 16), Sint Antoniusstraat (t/m nr. 12A) of op het Pastoor Wijnhovenpark.
- ▶ **Groen gekleurde gebied:** Langstraat (nr. 24 t/m 72 en nr. 25 t/m 61).

Vanwege de geringe aantallen in bovenstaande gebieden, is het niet mogelijk om hier statistisch betrouwbare conclusies aan te verbinden. In het rapport worden daarom enkel de absolute aantallen benoemd, zonder dat deze nader geduid worden (dit is immers niet mogelijk). Om toch uitspraken te kunnen doen over deelgebieden, zijn de kleurgebieden voor de verdere analyses herverdeeld in twee grotere gebieden, waarover wel (voorzichtige) uitspraken mogelijk zijn:

- ▶ **Henseniuskwartier/Binnengebied (rood en paars):** Henseniusstraat, Langstraat (nummer 2 t/m 24 en nummer 3 t/m 23), Leeuwstraat, Paterslaan (t/m nummer 15 en nummer 12 t/m 42) en De Gouden Leeuw.
- ▶ **Buitengebied/ aan het Henseniuskwartier grenzende (woon)straten (blauw, groen en geel):** Kruisstraat (t/m nummer 7A en t/m nummer 16), Sint Antoniusstraat (t/m nummer 12A), het Pastoor Wijnhovenpark, Patersstraat en Langstraat (nummer 24 t/m 72 en nummer 25 t/m 61).

Afbeelding 3: plattegrond en beschrijving van het gebied zoals deze in de vragenlijst is weergegeven. (Zie volgende slide voor grotere versie).



1. Paterslaan
2. Henseniusstraat
3. Leeuwstraat
4. De Gouden Leeuw
5. Langstraat (éénrichtingsstraat binnen Henseniuskwartier)
6. Kruisstraat
7. Sint Antoniusstraat
8. Pastoor Wijnhovenpark
9. Patersstraat
10. Kennedystraat
11. Leunseweg
12. Julianasingel
13. Groenewoltsepad
14. Langeweg
15. Nieuwlandstraat

Gebied	Respons (%)	Respons (n)	Aantal adressen
Binnengebied	21,5	71	331
Buitengebied	24,0	37	154
Totaal	22,5	108	485

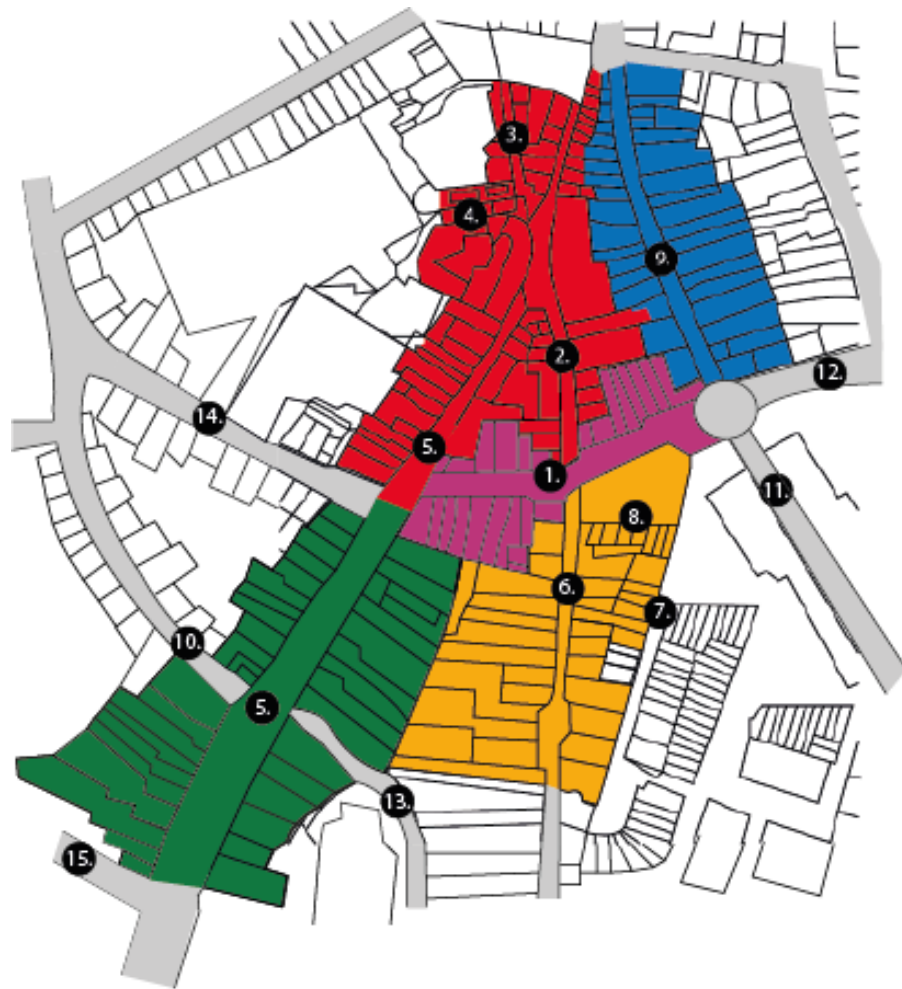
Gebied	Respons (%)	Respons (n)	Aantal adressen
Rood	22,1	67	303
Blauw	15,0	12	80
Paars	14,3	4	28
Geel	39,3	11	28
Groen	30,4	14	46
Totaal	22,3	108	485

* De foutmarge geeft de precisie van een gemeten percentage aan. Hoe kleiner de foutmarge, hoe preciezer het gemeten resultaat. Het betrouwbaarheidsniveau geeft de statistische kans aan dat, bij herhaling van de meting onder gelijke omstandigheden, het resultaat van deze herhaalmeting binnen de foutmarge blijft.



RESPONSVERANTWOORDING

Afbeelding 4: plattegrond en beschrijving van het gebied zoals deze in de vragenlijst is weergegeven.



1. Paterslaan
2. Henseniusstraat
3. Leeuwstraat
4. De Gouden Leeuw
5. Langstraat (éénrichtingsstraat binnen Henseniuskwartier)
6. Kruisstraat
7. Sint Antoniusstraat
8. Pastoor Wijnhovenpark
9. Patersstraat
10. Kennedystraat
11. Leunseweg
12. Julianasingel
13. Groenewoltsepad
14. Langeweg
15. Nieuwlandstraat



RESPONSVERANTWOORDING

RESPONS NAAR LEEFTIJD, GESLACHT EN DOELGROEP

De respons naar inwoners en ondernemers is weergegeven in onderstaande tabel. **De meeste ondernemers die de vragenlijst hebben ingevuld zijn ook inwoner van het gebied.** Wanneer bij de conclusies gesproken wordt over ondernemers, dan worden zowel ondernemers die buiten het gebied wonen als ondernemers die tevens inwoners zijn, bedoeld.

De respons op basis van leeftijd, geslacht en doelgroep wordt ook weergegeven in onderstaande tabellen.

Om de conclusies van het onderzoek representatief te maken voor alle respondenten, zijn deze herwogen* naar de populatieverhoudingen voor wat betreft de variabele leeftijd.

Doelgroep	Respons (%)	Respons (n)
Inwoner	90,7	97
Ondernemers	1,9	2
Zowel inwoner als ondernemer	6,5	7
Anders	0,9	1

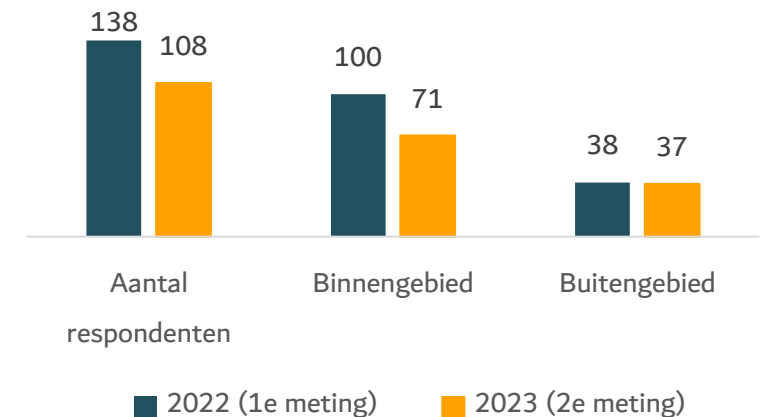
Leeftijd	Respons (%)	Respons (n)
39 jaar of jonger	42,3	44
40-64 jaar	42,3	44
65 jaar of ouder	15,4	16

Geslacht	Respons (%)	Respons (n)
Man	55,6	60
Vrouw	44,4	48

RESPONS TEN OPZICHTE VAN VORIGE METING

- ▶ Tijdens de 1^e meting in januari 2022 hebben in totaal n=141 respondenten deelgenomen.
- ▶ Tijdens de huidige (2^e) meting in mei 2023 hebben in totaal n=108 respondenten deelgenomen. Bij deze meting is het gebied uitgebreid en zijn er meer huishoudens in de Langstraat en de Kruisstraat benaderd t.o.v. de 1^e meting.

Hoewel het aantal respondenten tijdens de 2^e meting in 2023 lager ligt dan tijdens de 1^{ste} meting in 2022, is de verdeling tussen het binnen- en buitengebied min of meer vergelijkbaar. Tijdens de huidige (2^e) meting hebben relatief iets minder respondenten deelgenomen die in het binnengebied wonen.



* NB: Bij lage steekproefaantallen kan dit er soms voor zorgen dat resultaten onmogelijk lijken. Bij wegen wordt immers per deelnemer bepaald hoe zwaar zijn of haar antwoord meetelt voor het resultaat. Eenvoudig voorbeeld: indien n=10 deelnemers een vraag beantwoorden, verwacht je dat het resultaat 10%, 20%, 30%, etc. kan zijn. Bij gewogen resultaten zijn, afhankelijk van de gebruikte weegfactoren, in principe alle resultaten mogelijk, dus ook bijvoorbeeld 14% of 37%.



RESPONSVERANTWOORDING

De respons op basis van autobezit (inwoners en ondernemers), het aantal jaren wonen op het adres en woningtype zijn ook weergegeven in onderstaande tabellen.

Autobezit inwoners	Respons (%)	Respons (n)
Eén auto	63,9	62
Twee auto's	27,8	27
Drie of meer auto's	4,1	4
Nee	4,1	4
Autobezit ondernemers	Respons (%)	Respons (n)
Eén auto	44,4	4
Twee auto's	44,4	4
Drie of meer auto's	11,1	1
Nee	0,0	0
Wonen op adres	Respons (%)	Respons (n)
(Minder dan) een half jaar	2,8	3
Een half tot anderhalf jaar	8,3	9
Anderhalf tot drie jaar	9,3	10
Meer dan drie jaar	79,6	87
Woningtype	Respons (%)	Respons (n)
Koopwoning	72,1	75
Sociale huurwoning	10,6	11
Particulier huurwoning	16,3	17
Ik huur een particuliere kamer	0,0	0
Weet niet	1,0	1

OVER DIT RAPPORT

In dit rapport zijn de conclusies visueel weergegeven, waarbij tekstueel duiding wordt gegeven.

De conclusies zijn, waar mogelijk en relevant, uitgesplitst naar:

- ▶ Inwoner versus ondernemer;
- ▶ Binnengebied versus buitengebied*;
- ▶ Verdeling van straten**.

Ten behoeve van de leesbaarheid worden, tenzij anders vermeld, enkel significante en relevante verschillen benoemd.

* Zie [slide 6](#) voor details.

** Zie [slide 5](#) voor details



conclusies

Leefbaarheidsonderzoek 2023



Leefbaarheid in 2022

"In 2021 is er al een onderzoek uitgevoerd naar de leefbaarheid en veiligheid in het Henseniuskwartier. In de daaropvolgende periode zijn enkele maatregelen genomen om de veiligheid en leefbaarheid te vergroten. De gemeente Venray is benieuwd hoe inwoners de leefbaarheid en veiligheid in de periode tussen het onderzoek in 2021 en de maatregelen eind 2022/begin 2023 hebben ervaren.

Als er gesproken wordt over leefbaarheid, dan kan er ook gesproken worden over hinder. Inwoners kunnen hinder ervaren zoals geluidshinder, verkeershinder, problemen bij het parkeren of zwerfafval."



LEEFBAARHEID 2022

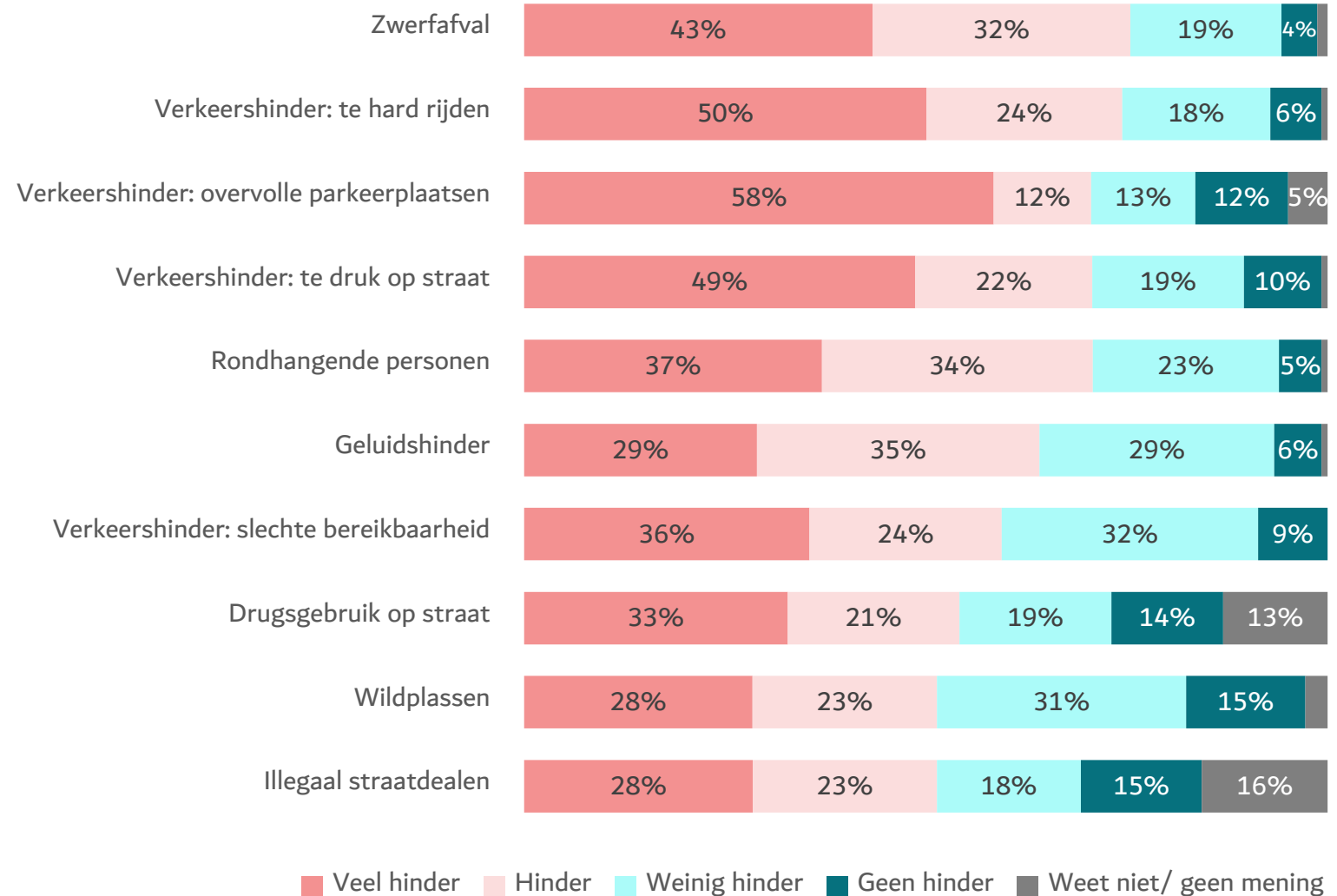
'Helpt van de respondenten ervaren (veel) hinder in de buurt en omliggende straten.'

Aan respondenten die meer dan een half jaar in het gebied wonen, is gevraagd in hoeverre ze **in 2022** hinder hebben ervaren in hun eigen straat en omliggende straten (Respondenten die minder dan een half jaar woonachtig zijn in het gebied, hebben deze vraag niet voorgelegd gekregen, omdat zij niet of niet lang genoeg in het gebied woonachtig zijn geweest om dit te kunnen beoordelen).

Over het algemeen ervaart meer dan de helft van de respondenten (veel) hinder van alle vormen van hinder. Hierbij worden zwerfafval en te hard rijden het vaakst genoemd.

(Meer dan) de helft van de respondenten ervaart veel hinder van overvolle parkeerplaatsen (58%), te hard rijden (50%) en te druk op straat (49%).

Hoewel nog altijd ruim de helft dit aangeeft, wordt van drugsgebruik op straat (54%), wildplassen (51%) en illegaal straatdealen (51%) relatief het minst vaak (veel) hinder ervaren.





LEEFBAARHEID 2022

% (VEEL) HINDER

In nevenstaande tabellen zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin men **in 2022** (veel) hinder heeft ervaren in de straat en omliggende straten, uitgesplitst naar situatie en gebied.

Inwoner versus ondernemer

Hoewel de conclusies slechts indicatief zijn, zien we dat ondernemers relatief vaker aangeven (veel) hinder te hebben ervaren van bijna alle vormen van hinder: geluidshinder, slechte bereikbaarheid, te druk op straat, te hard rijden, overvolle verkeersplaatsen, illegaal straatdealen, drugsgebruik op straat, wildplassen en zwerfafval.

Binnen- versus buitengebied

We zien dat respondenten in het binnengebied relatief vaker aangeven dat ze (veel) hinder hebben ervaren van de volgende vormen van hinder: geluidshinder, slechte bereikbaarheid, te druk op straat, rondhangende personen, drugsgebruik op straat en wildplassen.

Respondenten in het buitengebied geven daarentegen vaker aan (veel) hinder te hebben ervaren van overvolle parkeerplaatsen.

- A:** Geluidshinder.
- B:** Verkeershinder: slechte bereikbaarheid.
- C:** Verkeershinder: te druk op straat.
- D:** Verkeershinder: te hard rijden.
- E:** Verkeershinder: overvolle parkeerplaatsen.
- F:** Rondhangende personen.
- G:** Illegaal straatdealen.
- H:** Drugsgebruik op straat.
- I:** Wildplassen.
- J:** Zwerfafval.

Situatie	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Inwoner (n=93)	62%	57%	69%	73%	69%	72%	50%	53%	48%	74%
Ondernemer (n=9)	86%	93%	86%	93%	86%	66%	66%	66%	93%	93%
Alle respondenten (n=103)	64%	59%	71%	74%	71%	71%	51%	54%	51%	75%

Binnen- en buitengebied	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Binnengebied (n=67)	70%	64%	76%	71%	65%	75%	45%	54%	56%	76%
Buitengebied (n=36)	46%	47%	55%	85%	87%	60%	68%	53%	38%	73%
Alle respondenten (n=103)	64%	59%	71%	74%	71%	71%	51%	54%	51%	75%

Gebieden*	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Rode gebied (n=63)	44	43	50	45	44	46	26	33	34	50
Blauwe gebied (n=12)	7	7	6	11	9	4	6	6	7	9
Paarse gebied (n=4)	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4
Gele gebied (n=11)	4	5	7	7	9	8	9	8	5	6
Groene gebied (n=14)	7	9	11	13	13	8	9	7	5	10
Alle respondenten (n=104)	66	68	78	80	79	70	53	58	55	79

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het *niet* mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).



Vergroening in winter 2022-2023

"Buurtgenoten, ondernemers en de gemeente hebben tezamen verschillende maatregelen bedacht ter verbetering van het wonen en werken in uw buurt.

Eén maatregel is het aanplanten van meer groen. Er zijn extra groenvakken gerealiseerd in een gedeelte van de Langstraat (eenrichtingsstraat tussen Henseniusstraat-Paterslaan), ook is de huidige beplanting in het gebied vervangen."





DE AANLEG VAN MEER GROEN

'Bijna de helft van de respondenten vindt dat de aanleg van meer groen een (zeer) grote bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt.'

Bijna de helft van de respondenten (49%) vindt dat de aanleg van meer groen een (zeer) grote bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Daarentegen vindt 39% dat dit een (zeer) kleine bijdrage levert.

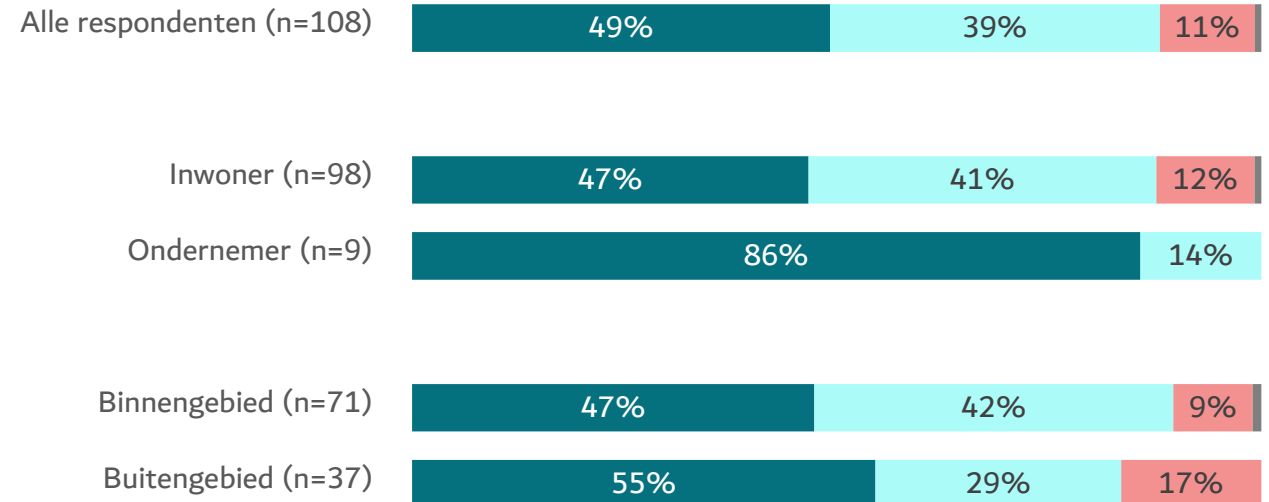
11% vindt dat de aanleg van meer groen **geen** enkele bijdrage levert.

Inwoner versus ondernemer

Hoewel het aantal ondernemers relatief laag is, geven ondernemers (86%) relatief vaker aan dat de aanleg van meer groen bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Dit in tegenstelling tot de inwoners van het gebied (47%).

Binnen- versus buitengebied

Respondenten in het binnengebied (42%) geven relatief vaker aan dat de aanleg van meer groen een (zeer) kleine bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt (buitengebied: 29%). Respondenten in het buitengebied geven juist vaker aan dat dit geen enkele bijdrage levert (17% versus binnengebied: 9%).



- (Zeer) grote bijdrage
- (Zeer) kleine bijdrage
- Geen enkele bijdrage
- Geen mening/niet van toepassing



DE AANLEG VAN MEER GROEN

(ZEER) KLEINE BIJDRAGE, (ZEER) GROTE BIJDRAGE, GEEN ENKELE BIJDRAGE

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin de aanleg van meer groen bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, uitgesplitst naar gebied.

Gebieden*	(Ze) grote bijdrage	(Ze) kleine bijdrage	Geen enkele bijdrage
Rode gebied (n=67)	30	30	6
Blauwe gebied (n=12)	5	3	4
Paarse gebied (n=4)	1	2	1
Gele gebied (n=11)	5	5	1
Groene gebied (n=14)	8	4	2
Alle respondenten (n=108)	49	44	14

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).





Nieuwe openbare verlichting (november 2022)

"Naast de aanleg van meer groen, is er ook extra aandacht voor de verlichting. In het Henseniuskwartier zijn de lantaarnpalen vervangen."





NIEUWE OPENBARE VERLICHTING

'Een zeer ruime meerderheid van de respondenten vindt dat het vervangen van de lantaarnpalen ten minste een (zeer) kleine bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Volgens twee op de vijf levert het zelfs een (zeer) grote bijdrage.'

39% van de respondenten vindt dat het vervangen van de lantaarnpalen een (zeer) grote bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Daarentegen vindt een groter aandeel van de respondenten, te weten 48%, dat dit een (zeer) kleine bijdrage levert.

9% vindt dat het vervangen van de lantaarnpalen **geen** enkele bijdrage levert.

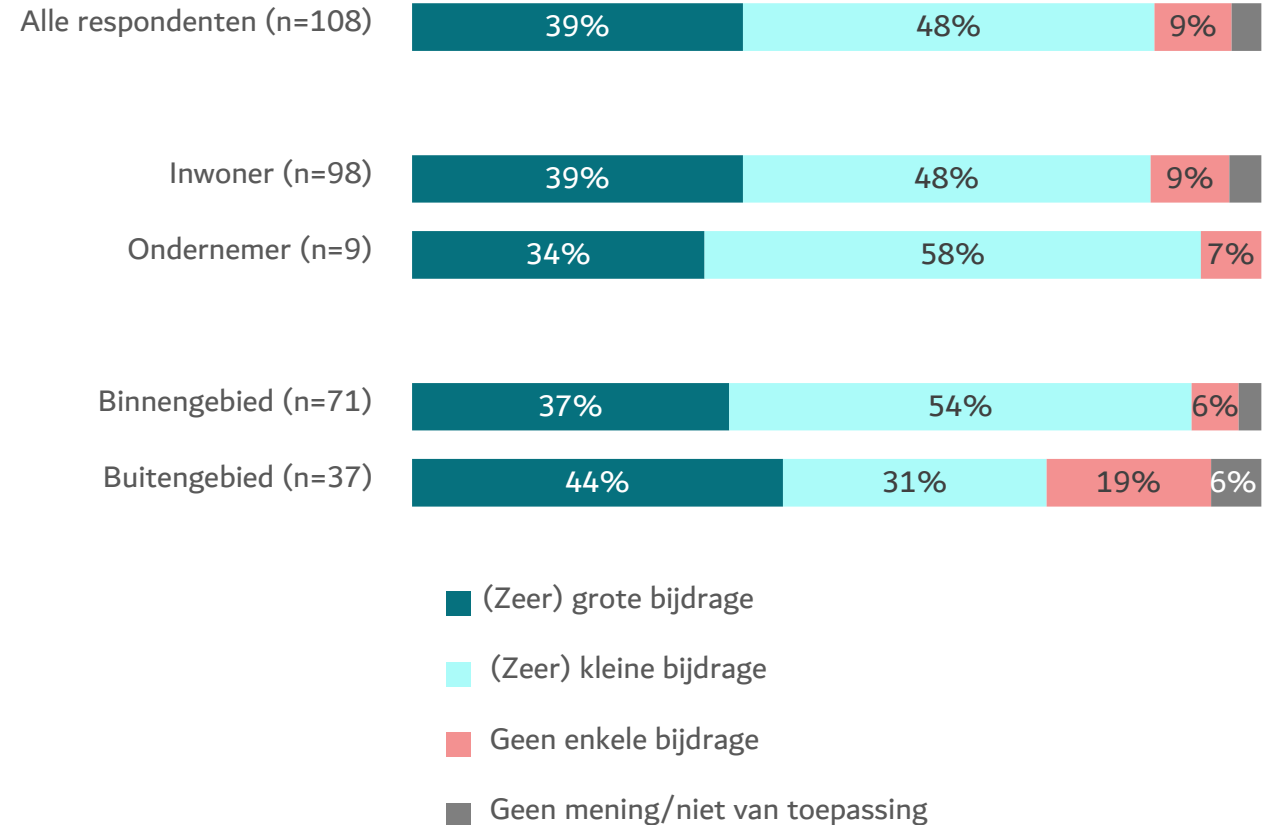
Inwoner versus ondernemer

Er zijn geen relevante significante verschillen tussen inwoners en ondernemers.

Binnen- versus buitengebied

Het vervangen van de lantaarnpalen is enkel in het binnengebied gerealiseerd.

Respondenten in het binnengebied (54%) geven relatief vaker aan dat het vervangen van de lantaarnpalen een (zeer) kleine bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Respondenten in het buitengebied geven daarentegen vaker aan dat dit geen enkele bijdrage levert (19%).





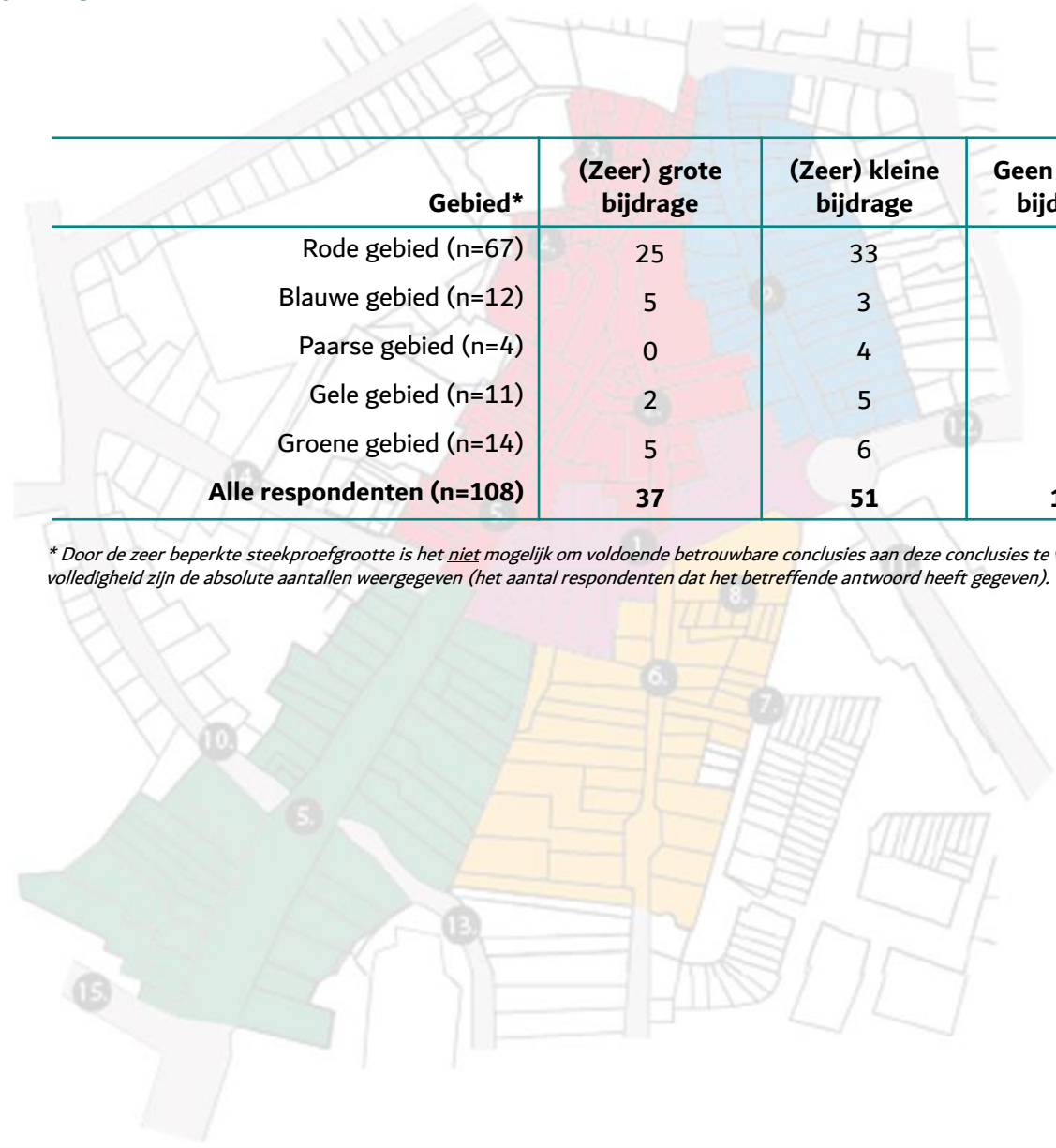
NIEUWE OPENBARE VERLICHTING

(ZEER) KLEINE BIJDRAGE, (ZEER) GROTE BIJDRAGE, GEEN ENKELE BIJDRAGE

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin het vervangen van de lantaarnpalen bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, uitgesplitst naar gebied.

Gebied*	(Ze)er grote bijdrage	(Ze)er kleine bijdrage	Geen enkele bijdrage
Rode gebied (n=67)	25	33	6
Blauwe gebied (n=12)	5	3	3
Paarse gebied (n=4)	0	4	0
Gele gebied (n=11)	2	5	4
Groene gebied (n=14)	5	6	1
Alle respondenten (n=108)	37	51	14

** Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).*





NIEUWE OPENBARE VERLICHTING

VERGELIJKING METING 2021

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin het vervangen van de lantaarnpalen bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, vergeleken met de vorige meting.

	2023 (n=108)	2021 (n=129)
	(Zeer) grote bijdrage	Ja (zeker)
Alle respondenten	39%	33%
Binnengebied	37%	33%
Buitengebied	44%	Niet uitgevraagd



	2023 (n=108)	2021 (n=129)
	Geen enkele bijdrage	Nee (zeker niet)
Alle respondenten	9%	13%
Binnengebied	6%	13%
Buitengebied	19%	Niet uitgevraagd



Let op: aangezien de vraagstelling én de antwoordcategorieën verschillen tussen beide metingen, kunnen de conclusies niet één-op-één vergeleken worden. Conclusies voor wat betreft het toetsen van de verwachting (onderzoek 2021) aan de daadwerkelijke ervaring (onderzoek 2023) dienen met voorzichtigheid getrokken te worden.



Proefproject verkeersafsluiting (april/mei 2023) – Deel 1

” Er is een proefproject gestart om de leefbaarheid en de veiligheid in dit gebied te verbeteren. Uitgangspunt van dit proefproject is om de Henseniusstraat en Langstraat (gedeelte éénrichtingsstraat) autoluw te maken voor bezoekers in de avonden.

Wat houdt dit proefproject in?

De gemeente Venray startte begin april een proef met het autoluw maken van de Henseniusstraat voor bezoekers in de avonden. Er geldt op dit moment een inrijverbod voor gemotoriseerd verkeer op zondag tot en met donderdag van 17.00 tot 19.00 uur en op vrijdag en zaterdag van 17.00 tot 20.00 uur. Met deze proef wil de gemeente Venray onderzoeken of de leefbaarheid en de verkeersveiligheid wordt verbeterd in de wijk. De verkeersproef duurt nog tot en met zondag 28 mei.

Wat betekent dit voor u?

Tijdens bepaalde tijdsvakken kunnen bezoekers het gebied Henseniusstraat-Langstraat (gedeelte éénrichtingsstraat) niet inrijden.”





HET AUTOLUW MAKEN VAN DE HENSENIUSSTRAAT

'Bijna de helft van de respondenten uit het buitengebied vindt het een (zeer) slechte maatregel om de Henseniusstraat autoluw te maken in de avonduren.'

Meer dan de helft van de respondenten (56%) vindt het een (zeer) goede maatregel om de Henseniusstraat autoluw te maken voor bezoekers in de avonduren. 33% vindt dit een (zeer) slechte maatregel.

Binnen- versus buitengebied

Vooraf respondenten uit het buitengebied vinden de maatregel vaak (zeer) slecht: 45% van hen geeft dit aan, terwijl 30% van hen dit een (zeer) goede maatregel vindt (Binnengebied respectievelijk 28% en 65%). De maatregel lijkt daarmee vooral door respondenten uit het binnengebied toegejuicht te worden, terwijl respondenten uit het buitengebied het gevoel hebben dat het probleem zich naar hun straat/ buurt verplaatst.

(zeer) goede maatregel

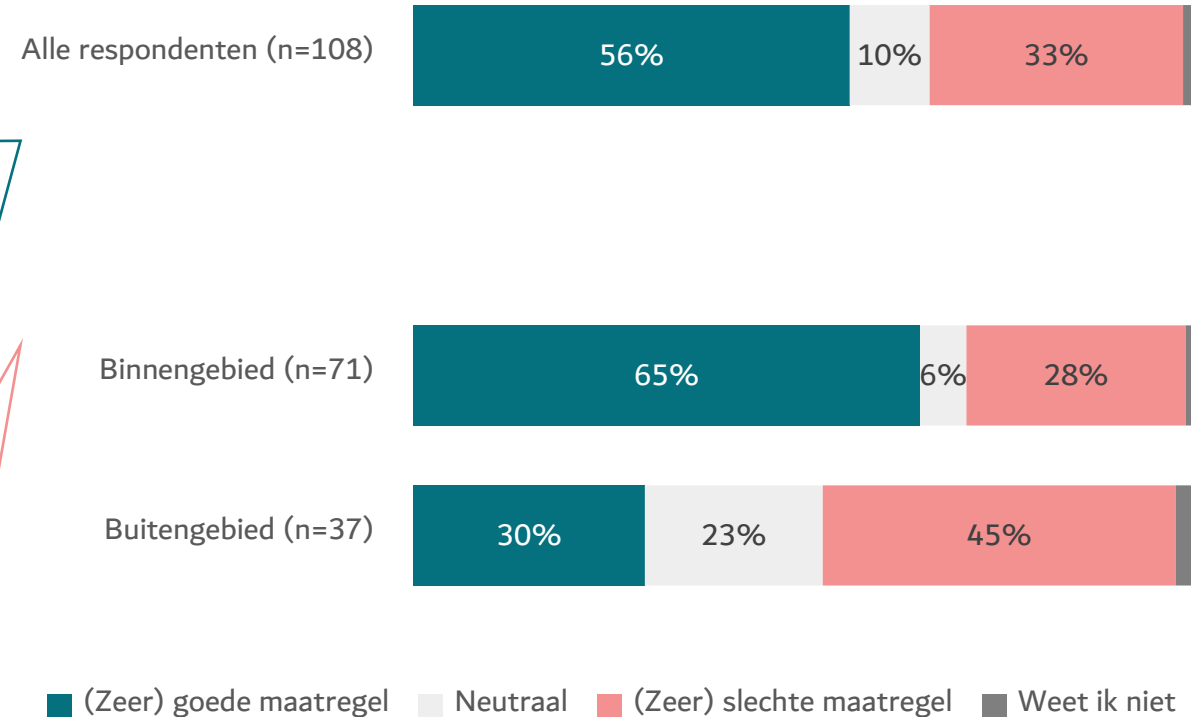
Hieronder is een bloemlezing van de gegeven antwoorden letterlijk weergegeven. Deze kunnen dus taal- en spelfouten bevatten:

- ▶ 'Veel rustiger op de straat met verkeer'
- ▶ 'Bevorderd rust en wooncomfort'
- ▶ 'Dit is fantastisch! Zoveel meer rust'
- ▶ 'Het zorgt ervoor dat de straat toegankelijk voor bewoners. Zonder de afzetting moet je altijd wachten op 1 of meerdere auto's. Daarnaast staat zeer regelmatig een auto voor de uitrit waardoor je niet weg kunt'
- ▶ 'Minder overlast'
- ▶ 'Veel rustiger op de straat met verkeer'
- ▶ 'Voor de bewoners van betreffende straten een zegen'

(zeer) slechte maatregel

Hieronder is een bloemlezing van de gegeven antwoorden letterlijk weergegeven. Deze kunnen dus taal- en spelfouten bevatten:

- ▶ 'Als het de hele dag was of als het goed gehandhaafd werd, was het wat anders. Maar deze twee uurtjes maken weinig uit voor de hinder die wij ervaren'
- ▶ 'geld verspiling en je verplaatst het probleem gewoon op andere tijden en je zorgt gewoon voor opstopping daar voor het andere verkeer.'
- ▶ 'Overlast blijft, 2 uurtjes rust, dan volle bak'
- ▶ 'Slechte bereikbaarheid voor familie/vrienden en bezorgdiensten'
- ▶ 'Verplaatsing van het probleem, geen oplossing'
- ▶ 'Wij kunnen nu helemaal niet meer parkeren in de buurt van ons huis. Er is een grote toename aan parkeren door mensen die even snel naar het centrum/de coffeeshop gaan. Veel fout parkeren ook maar met name een groot te kort aan parkeerplekken.'



H1: Wat vindt u van de maatregel om de Henseniusstraat autoluw te maken voor bezoekers in de avonduren?

H1.1: Kunt u toelichten om welke reden(en) u dit een (zeer) goede maatregel vindt?

H1.2: Kunt u toelichten om welke reden(en) u dit een (zeer) slechte maatregel vindt?

Basis: alle respondenten



HET AUTOLUW MAKEN VAN DE HENSENIUSSTRAAT

% (ZEER) GOEDE MAATREGEL, % (ZEER) SLECHTE MAATREGEL

In nevenstaande tabellen zijn de conclusies weergegeven voor de mate waarin men het een (zeer) goede of (zeer) slechte maatregel vindt om de Henseniusstraat autoluw te maken voor bezoekers in de avonduren, uitgesplitst naar situatie en gebied.

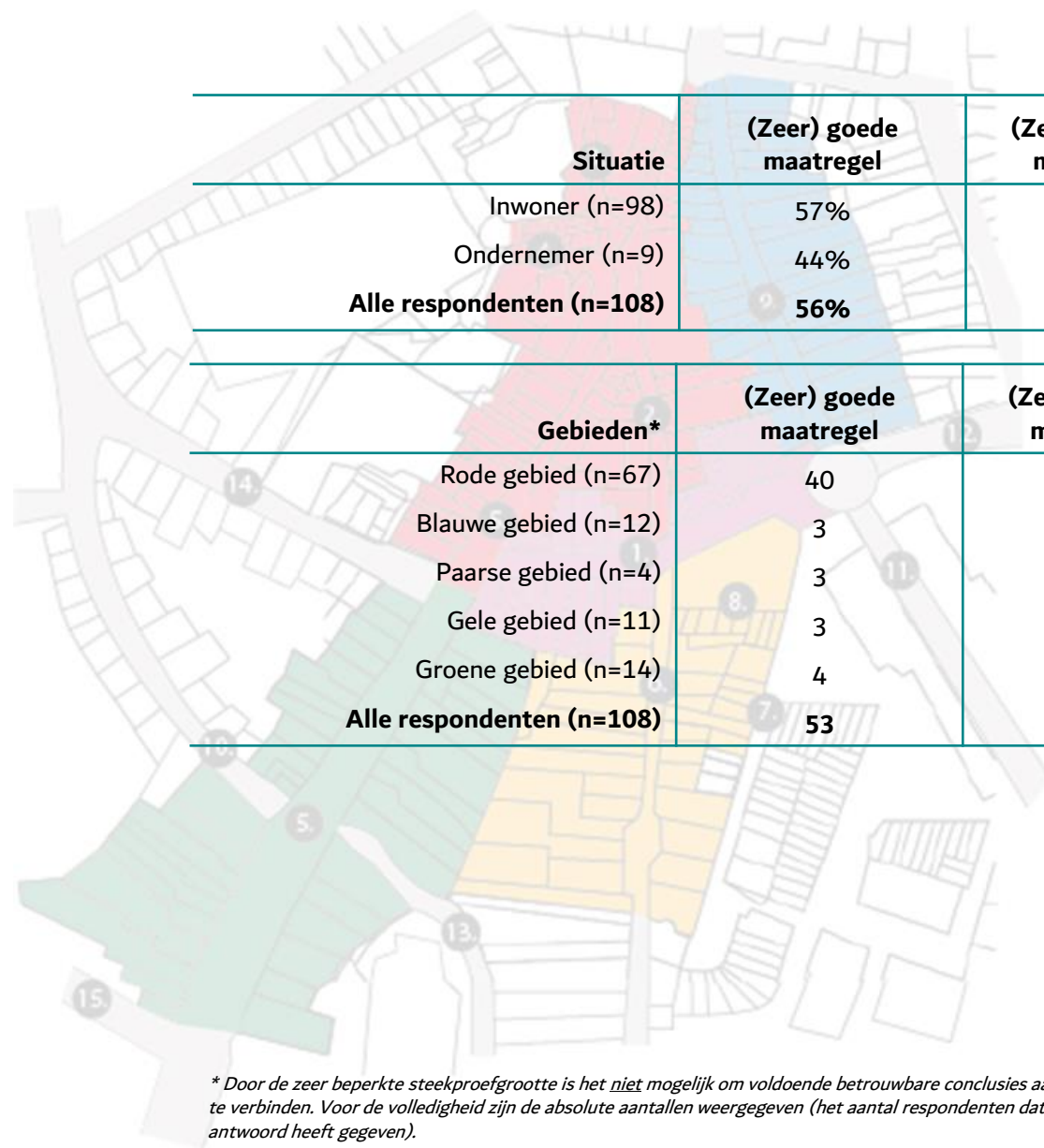
Inwoner versus ondernemer

Hoewel de conclusies slechts indicatief zijn zien we dat inwoners (57%) relatief vaker aangeven dat ze het een (zeer) goede maatregel vinden.

Situatie	(Ze)er goede maatregel	(Ze)er slechte maatregel
Inwoner (n=98)	57%	32%
Ondernemer (n=9)	44%	36%
Alle respondenten (n=108)	56%	33%

Gebieden*	(Ze)er goede maatregel	(Ze)er slechte maatregel
Rode gebied (n=67)	40	19
Blauwe gebied (n=12)	3	6
Paarse gebied (n=4)	3	1
Gele gebied (n=11)	3	4
Groene gebied (n=14)	4	7
Alle respondenten (n=108)	53	37

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).





HET AUTOLUW MAKEN VAN DE HENSENIUSSTRAAT

'Meer dan de helft van de respondenten vindt dat het autoluw maken van de Henseniusstraat een (zeer) kleine bijdrage of geen enkele bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt.'

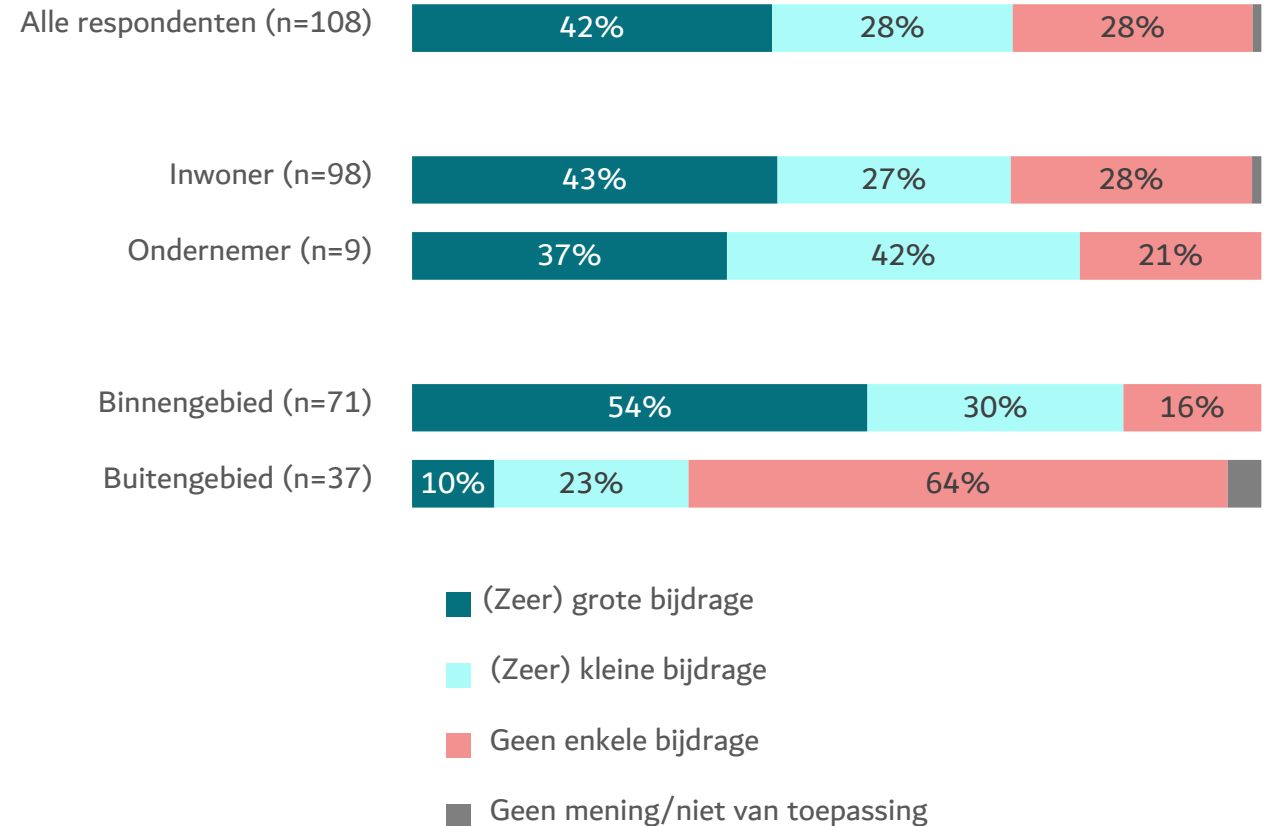
42% van de respondenten vindt dat het autoluw maken van de Henseniusstraat een (zeer) grote bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Meer dan de helft (56%) vindt dat dit een (zeer) kleine of geen enkele bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt.

Inwoner versus ondernemer

Hoewel het indicatief is, geven ondernemers (42%) relatief vaker aan de dat het autoluw maken van de Henseniusstraat een (zeer) kleine bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt.

Binnen- versus buitengebied

Respondenten in het binnengebied (54%) geven relatief vaker aan dat het autoluw maken van de Henseniusstraat een (zeer) grote bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Respondenten in het buitengebied geven daarentegen vaker aan dat dit geen enkele bijdrage levert (64%).





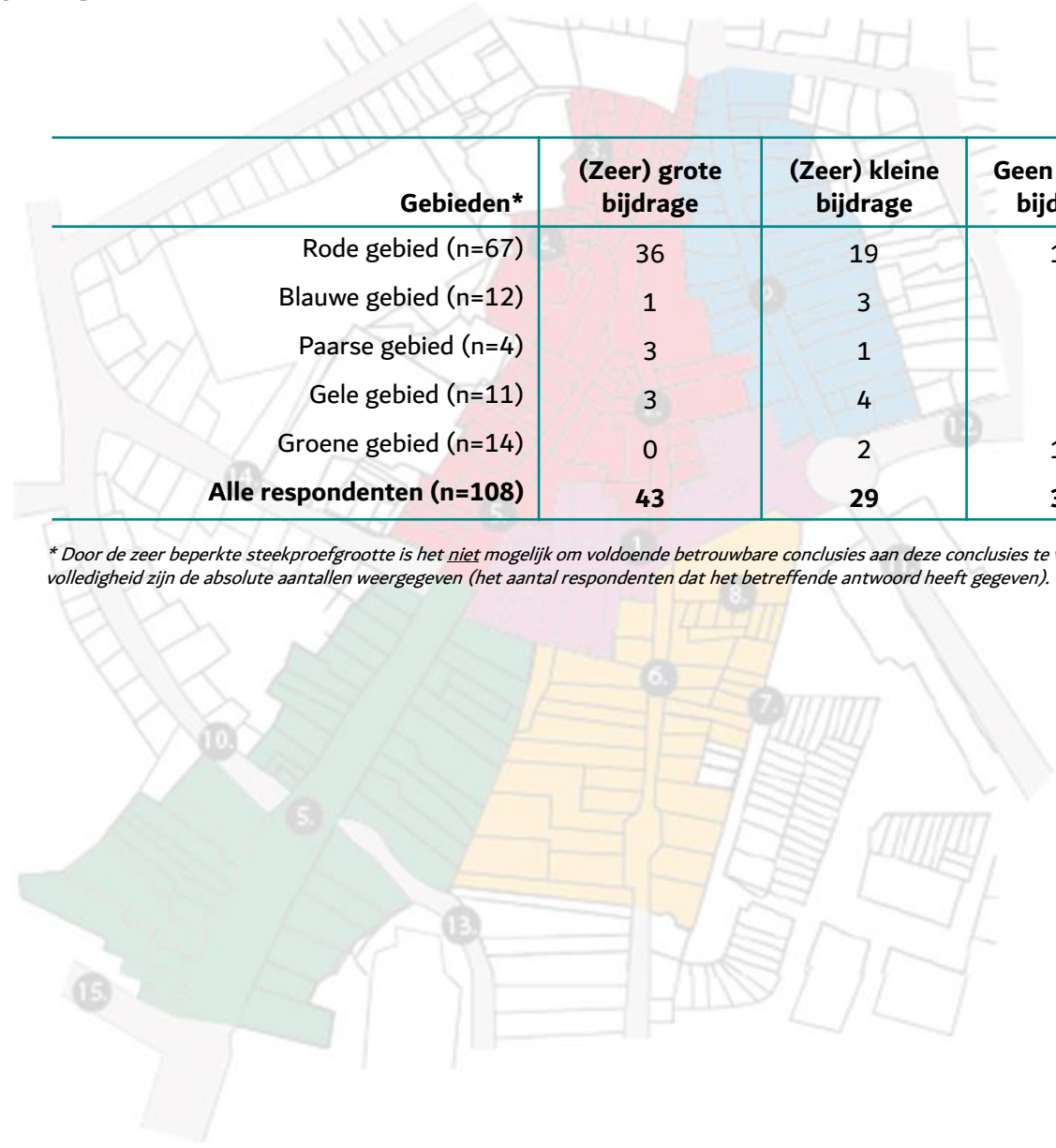
HET AUTOLUW MAKEN VAN DE HENSENIUSSTRAAT

(ZEER) KLEINE BIJDRAGE, (ZEER) GROTE BIJDRAGE, GEEN ENKELE BIJDRAGE

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin het autoluw maken van de Henseniusstraat bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, uitgesplitst naar gebied.

Gebieden*	(Ze)er grote bijdrage	(Ze)er kleine bijdrage	Geen enkele bijdrage
Rode gebied (n=67)	36	19	12
Blauwe gebied (n=12)	1	3	7
Paarse gebied (n=4)	3	1	0
Gele gebied (n=11)	3	4	4
Groene gebied (n=14)	0	2	11
Alle respondenten (n=108)	43	29	34

** Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).*





HET AUTOLUW MAKEN VAN DE HENSENIUSSTRAAT

VERGELIJKING METING 2021

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin het autoluw maken van de Henseniusstraat bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, vergeleken met de vorige meting.

	2023 (n=108)	2021 (n=129)
	(Zeer) grote bijdrage	Ja (zeker)
Alle respondenten	42%	40%
Binnengebied	54%	48%
Buitengebied	10%	18%



	2023 (n=108)	2021 (n=129)
	Geen enkele bijdrage	Nee (zeker niet)
Alle respondenten	28%	29%
Binnengebied	16%	18%
Buitengebied	64%	53%



Let op: aangezien de vraagstelling én de antwoordcategorieën verschillen tussen beide metingen, kunnen de conclusies niet één-op-één vergeleken worden. Conclusies voor wat betreft het toetsen van de verwachting (onderzoek 2021) aan de daadwerkelijke ervaring (onderzoek 2023) dienen met voorzichtigheid getrokken te worden.



Proefproject verkeersafsluiting (april/mei 2023) – Deel 2

“Ook de ingang Kruisstraat aan de zijde Paterslaan is gesloten als het inrijverbod in de Henseniusstraat van kracht is en is alleen toegankelijk voor fietsers, wandelaars, scootmobielen en scooters vanaf die zijde. “





HET AFSLUITEN VAN DE INGANG VAN DE KRUISSTRAAT

'Er is verdeeldheid onder de respondenten om de ingang van de Kruisstraat te sluiten als het inrijverbod in de Henseniusstraat van kracht is.'

Zo'n 38% van de respondenten vindt het een (zeer) goede maatregel om de ingang van de Kruisstraat af te sluiten als het inrijverbod in de Henseniusstraat van kracht is. 31% van de respondenten vindt dit juist een (zeer) slechte maatregel. Iets meer dan een kwart van de respondenten (27%) denkt hier neutraal over.

Binnen- versus buitengebied

Vooraf respondenten uit het buitengebied vinden de maatregel vaak (zeer) slecht: 48% van hen geeft dit aan, terwijl 29% van hen dit een (zeer) goede maatregel vindt (Binnengebied respectievelijk 25% en 41%). De maatregel lijkt daarmee vooral door respondenten uit het binnengebied toegejuicht te worden, terwijl respondenten uit het buitengebied het gevoel hebben dat het probleem zich naar hun straat/buurt verplaatst en het nog voller wordt.

(zeer) goede maatregel

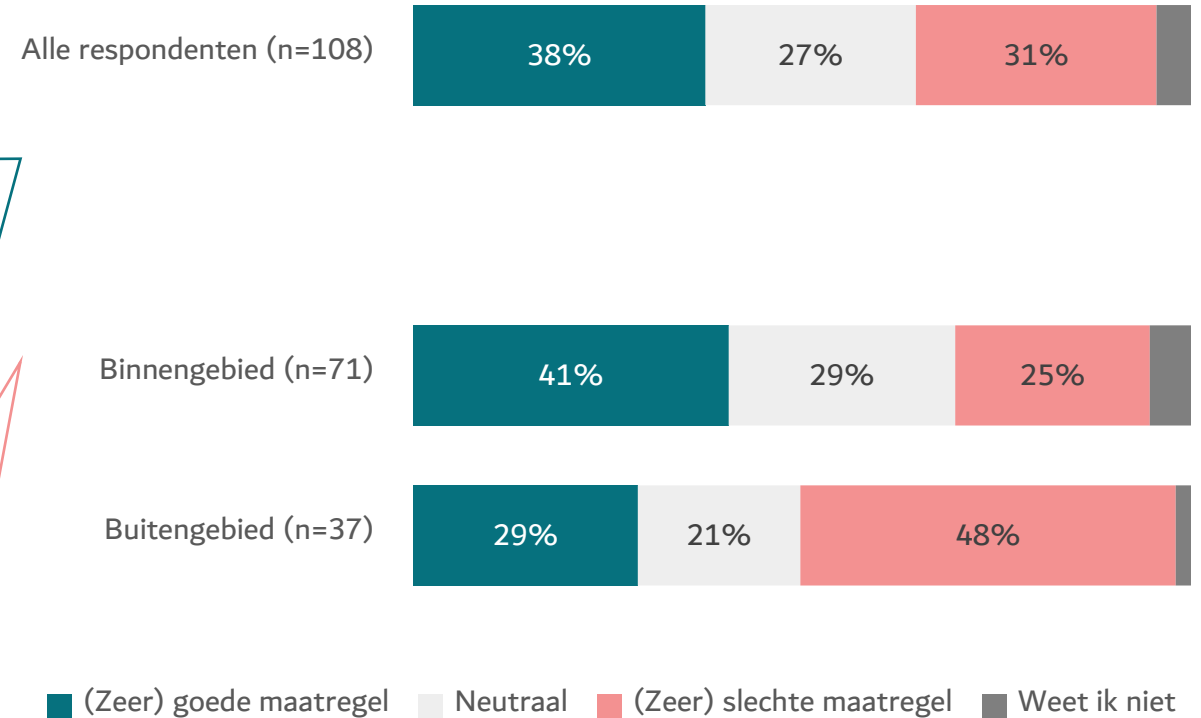
Hieronder is een bloemlezing van de gegeven antwoorden letterlijk weergegeven. Deze kunnen dus taal- en spelfouten bevatten:

- ▶ 'Anders wordt in de andere straten wild geparkeerd. En is daar de overlast nog hoger'
- ▶ 'Geen opstoppingen meer door op "drugs" wachtende foutgeparkeerde auto's. Tijdens deze uren verdwijnt het openbaar drugsgebruik en straatdealen ook uit de buurt, helaas gebeurt dit voor en na de afsluiting wel.'
- ▶ 'Minder verkeershinder'
- ▶ 'Rustiger leven'
- ▶ 'Voor de bewoners is dit een goede maatregel, echter zal hierdoor de overlast in de omliggende straten toe nemen.'
- ▶ 'Zorgt voor een rustigere leefomgeving'

(zeer) slechte maatregel

Hieronder is een bloemlezing van de gegeven antwoorden letterlijk weergegeven. Deze kunnen dus taal- en spelfouten bevatten:

- ▶ 'Er is al weinig parkeerplek in de buurt. Door de Kruisstraat ook af te sluiten is er nog minder parkeergelegenheid in de buurt.'
- ▶ 'Mijn straat (de Langstraat) loopt hierdoor alleen maar voller! Mensen rijden om door onze straat en parkeren nu hier. Dus naast de overlast die er al was word het hierdoor alleen maar erger.'
- ▶ 'Slechte bereikbaar van woning om te zig zaggen door de buurt met slecht zicht in de bochten'
- ▶ 'Voor mensen zonder vergunning is het nu moeilijker parkeren na het werk'
- ▶ 'Wij hebben ruimte voor 2 auto's op onze eigen parkeerplaats. Waardoor ik altijd op deze parkeerplek parkeer. Nu kon dit niet en moest ik nog verder weg parkeren.'



H3: Wat vindt u van de maatregel om de ingang Kruisstraat (aan de zijde Paterslaan) te sluiten als het inrijverbod in de Henseniusstraat van kracht is?

H3.1: Kunt u toelichten om welke reden(en) u dit een (zeer) goede maatregel vindt?

H3.2: Kunt u toelichten om welke reden(en) u dit een (zeer) slechte maatregel vindt?

Basis: alle respondenten



HET AFSLUITEN VAN DE INGANG VAN DE KRUISSTRAAT

% (ZEER) GOEDE MAATREGEL, % (ZEER) SLECHTE MAATREGEL

In nevenstaande tabellen zijn de conclusies weergegeven voor de mate waarin men het een (zeer) goede of (zeer) slechte maatregel vindt om de ingang van de Kruisstraat af te sluiten als het inrijverbod in de Henseniusstraat van kracht is, uitgesplitst naar situatie en gebied.

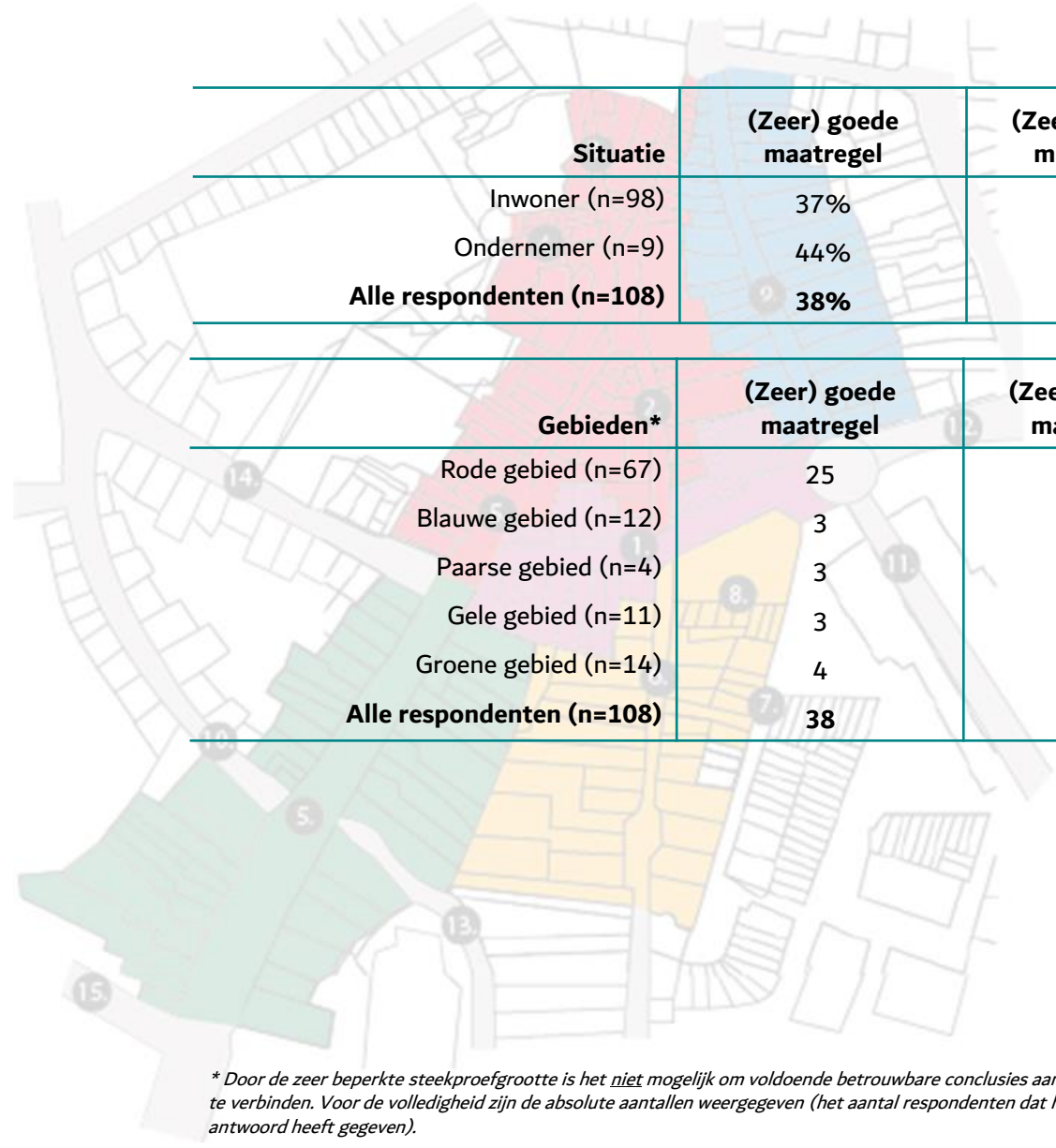
Inwoner versus ondernemer

Er zijn geen relevante significante verschillen tussen inwoners en ondernemers.

Situatie	(Ze)er goede maatregel	(Ze)er slechte maatregel
Inwoner (n=98)	37%	30%
Ondernemer (n=9)	44%	36%
Alle respondenten (n=108)	38%	31%

Gebieden*	(Ze)er goede maatregel	(Ze)er slechte maatregel
Rode gebied (n=67)	25	18
Blauwe gebied (n=12)	3	6
Paarse gebied (n=4)	3	1
Gele gebied (n=11)	3	5
Groene gebied (n=14)	4	7
Alle respondenten (n=108)	38	37

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).





Proefproject verkeersafsluiting (april/mei 2023) – Deel 3

”Om als bewoner, ondernemer en/of bezorgdienst (gevestigd binnen de afsluiting) het gebied in te kunnen rijden tijdens het inrijverbod, krijgt men een sticker voor in de auto. Deze sticker kan geplakt worden op de autoruit, zodat men ten alle tijden het gebied kan inrijden.

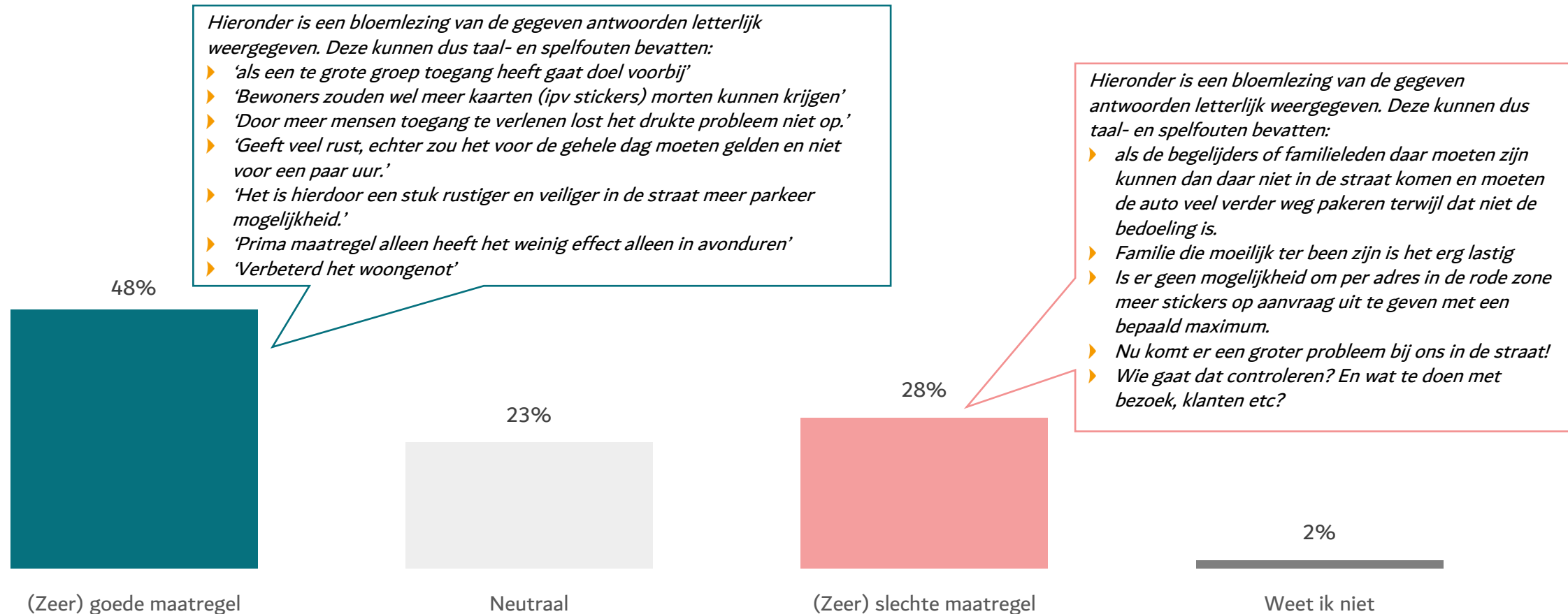
Familieleden, mantelzorgers of bezoekers hebben geen sticker waardoor zij het gebied niet in kunnen rijden tijdens het inrijverbod.”



HET TOEGANG GEVEN TOT HET GEBIED

'Ongeveer de helft van de respondenten vindt het een (zeer) goede maatregel om alleen bewoners, ondernemers en/of bezorgdiensten toegang te geven tot het gebied tijdens het inrijverbod.'

Ongeveer de helft van de respondenten (48%) vindt het een (zeer) goede maatregel om alleen bewoners, ondernemers en/of bezorgdiensten toegang te geven tot het gebied tijdens het inrijverbod. Een kleiner aandeel (28%) vindt dit een (zeer) slechte maatregel.



H4: Wat vindt u van de maatregel om alleen bewoners, ondernemers en/of bezorgdiensten toegang te geven tot het gebied tijdens het inrijverbod?

H4.1: Kunt u toelichten om welke reden(en) u dit een (zeer) goede maatregel vindt?

H4.2: Kunt u toelichten om welke reden(en) u dit een (zeer) slechte maatregel vindt?

Basis: alle respondenten



HET TOEGANG GEVEN TOT HET GEBIED

% (ZEER) GOEDE MAATREGEL, % (ZEER) SLECHTE MAATREGEL

In nevenstaande tabellen zijn de conclusies weergegeven voor de mate waarin men het een (zeer) goede of (zeer) slechte maatregel vindt om alleen bewoners, ondernemers en/of bezorgdiensten toegang te geven tot het gebied tijdens het inrijverbod, uitgesplitst naar situatie en gebied.

Inwoner versus ondernemer

Hoewel het indicatief is, geven inwoners (50%) relatief vaker aan dat ze de maatregel om alleen bewoners, ondernemers en/of bezorgdiensten toegang te geven tot het gebied een (zeer) goede maatregel vinden.

Binnen- versus buitengebied

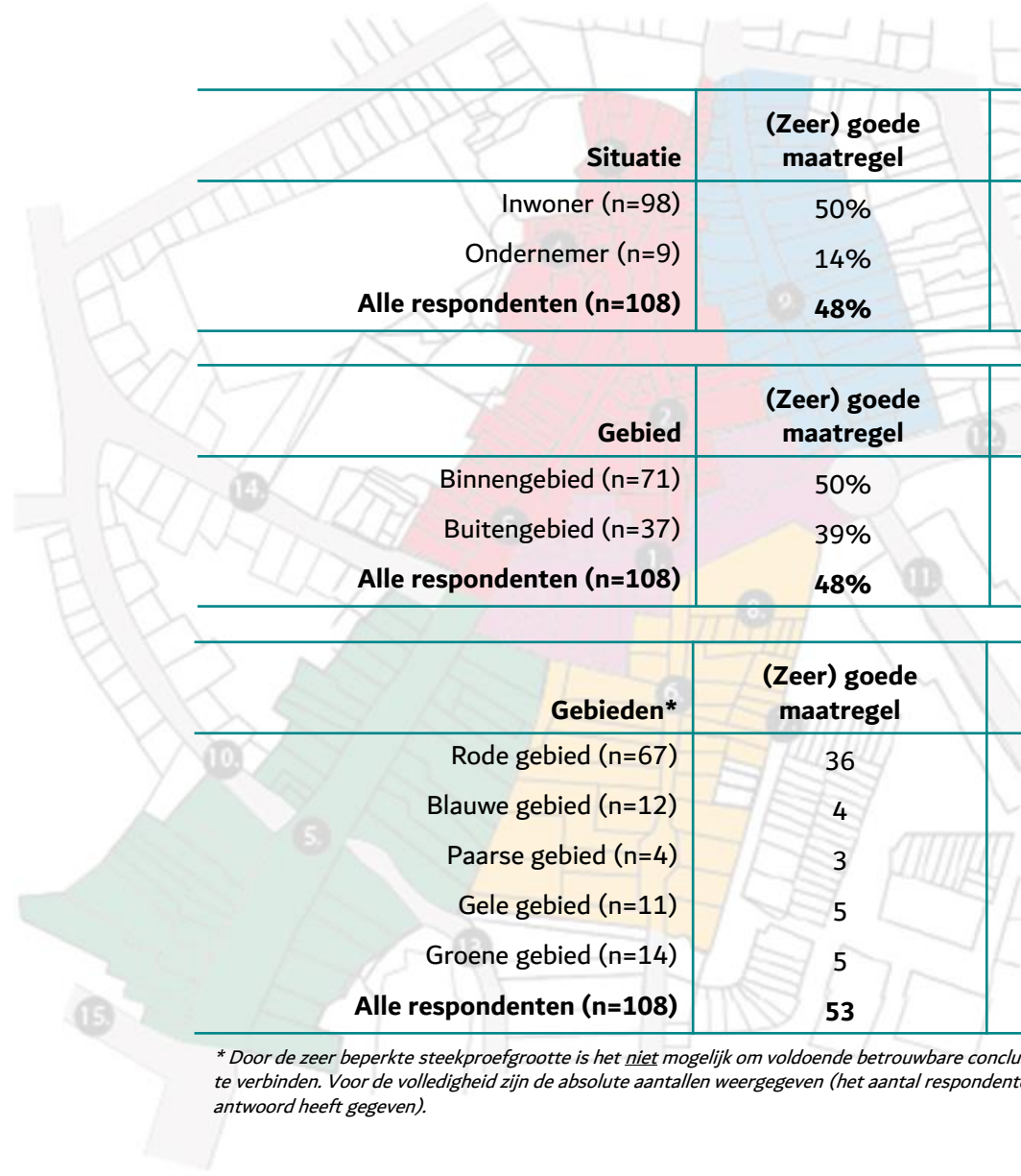
Wanneer er gekeken wordt naar het binnen- en buitengebied, dan zien we dat respondenten in het binnengebied (50%) dit relatief vaker een (zeer) goede maatregel vinden.

Situatie	(Zeer) goede maatregel	(Zeer) slechte maatregel
Inwoner (n=98)	50%	25%
Ondernemer (n=9)	14%	66%
Alle respondenten (n=108)	48%	28%

Gebied	(Zeer) goede maatregel	(Zeer) slechte maatregel
Binnengebied (n=71)	50%	29%
Buitengebied (n=37)	39%	25%
Alle respondenten (n=108)	48%	28%

Gebieden*	(Zeer) goede maatregel	(Zeer) slechte maatregel
Rode gebied (n=67)	36	19
Blauwe gebied (n=12)	4	3
Paarse gebied (n=4)	3	1
Gele gebied (n=11)	5	4
Groene gebied (n=14)	5	5
Alle respondenten (n=108)	53	32

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).



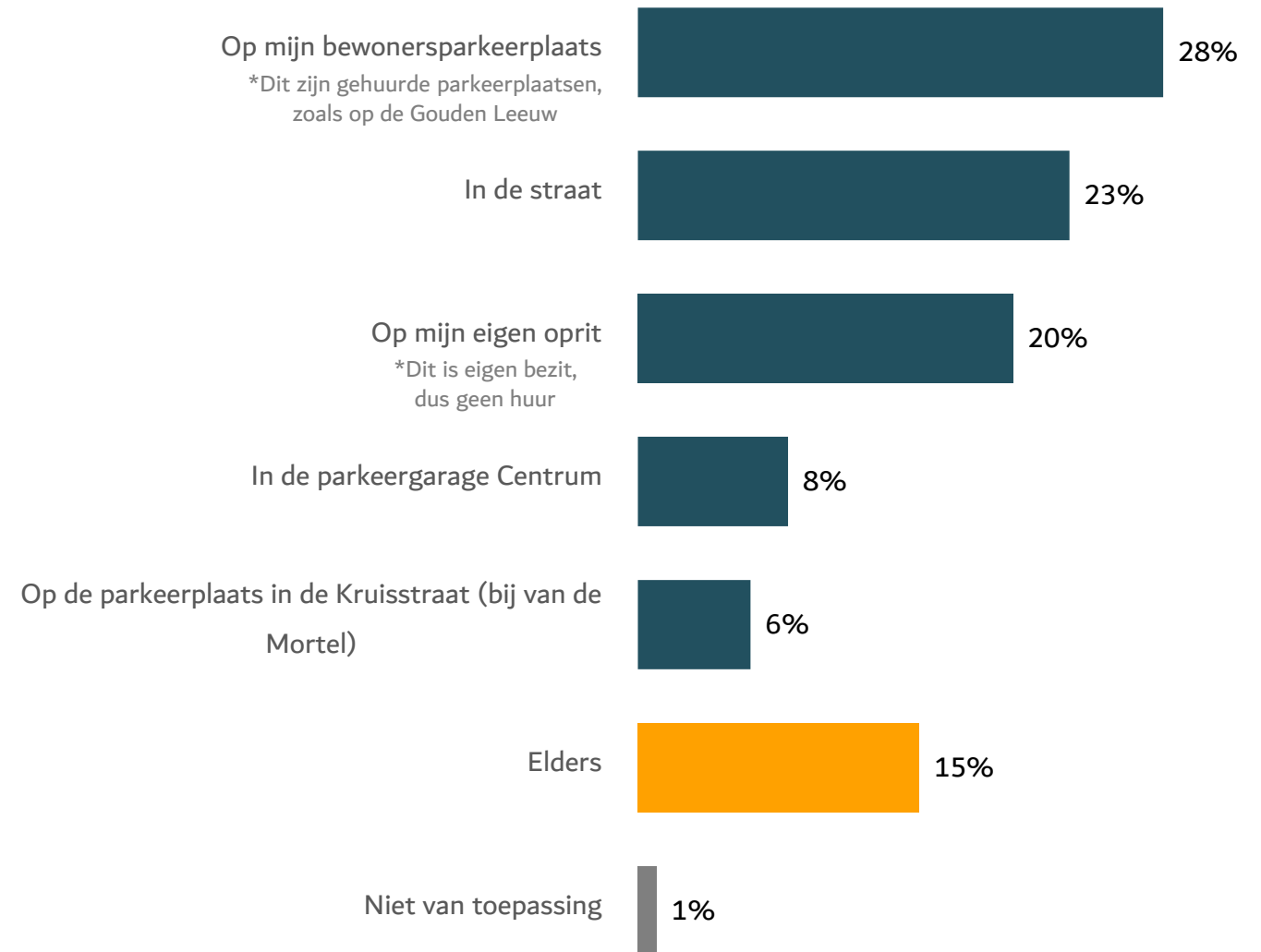


PARKEREN TIJDENS HET PROEFPROJECT - INWONERS

'Ruim een kwart van de respondenten parkeert de auto tijdens het proefproject op de bewonersparkeerplaats.'

28% van de respondenten geeft aan de auto tijdens het proefproject voornamelijk te parkeren op de bewonersparkeerplaats. Zo'n 23% van de respondenten parkeert de auto in de straat tijdens het proefproject.

Plaatsen waar respondenten de auto elders parkeren zijn onder andere: gehuurde parkeerplaatsen, op de Paterslaan, op de Kennedystraat of het Kennedyplein.

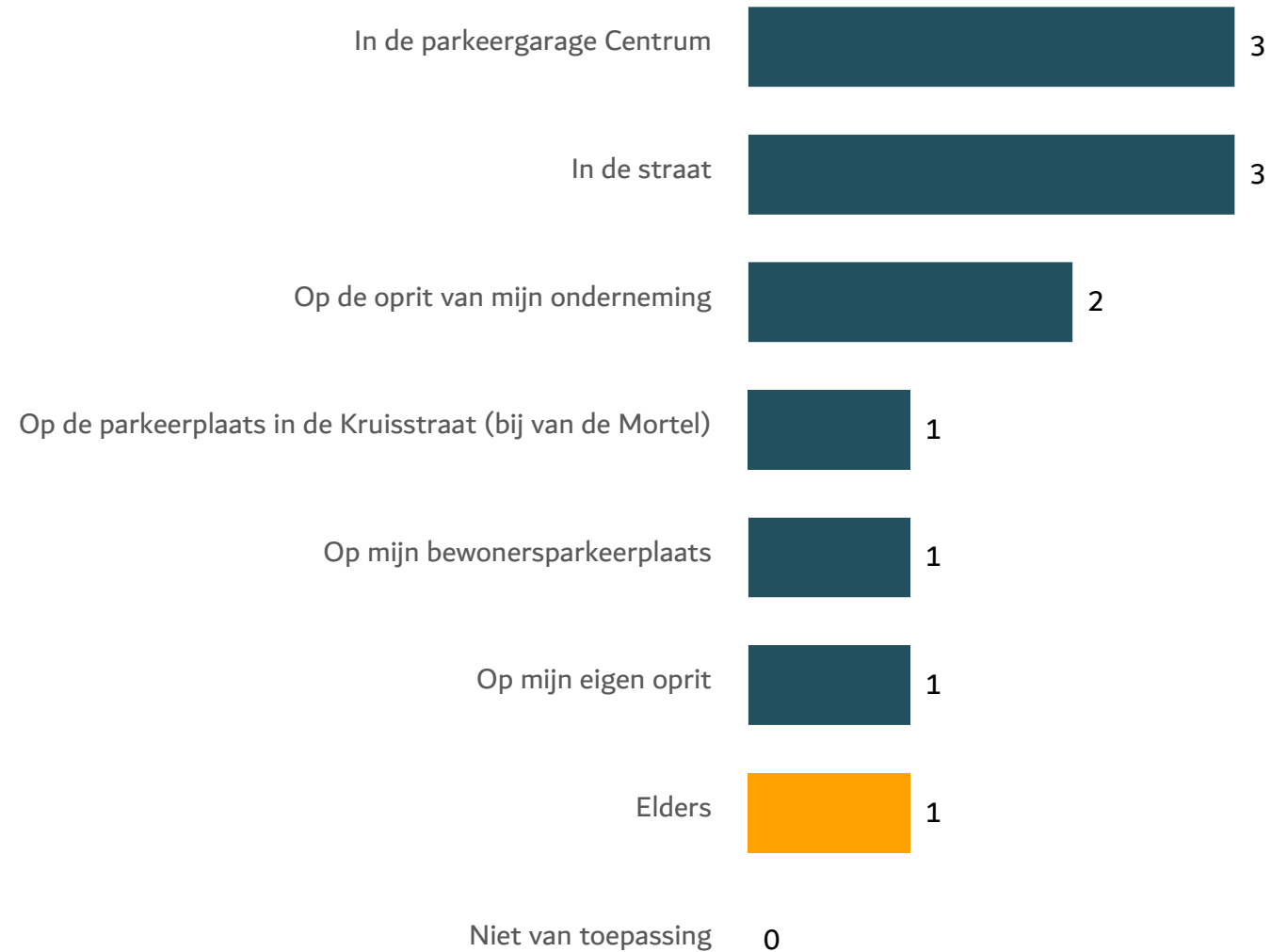




PARKEREN TIJDENS HET PROEFPROJECT - ONDERNEMERS

‘Ondernemers parkeren tijdens het proefproject in de parkeergarage Centrum of in de straat’.

Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).

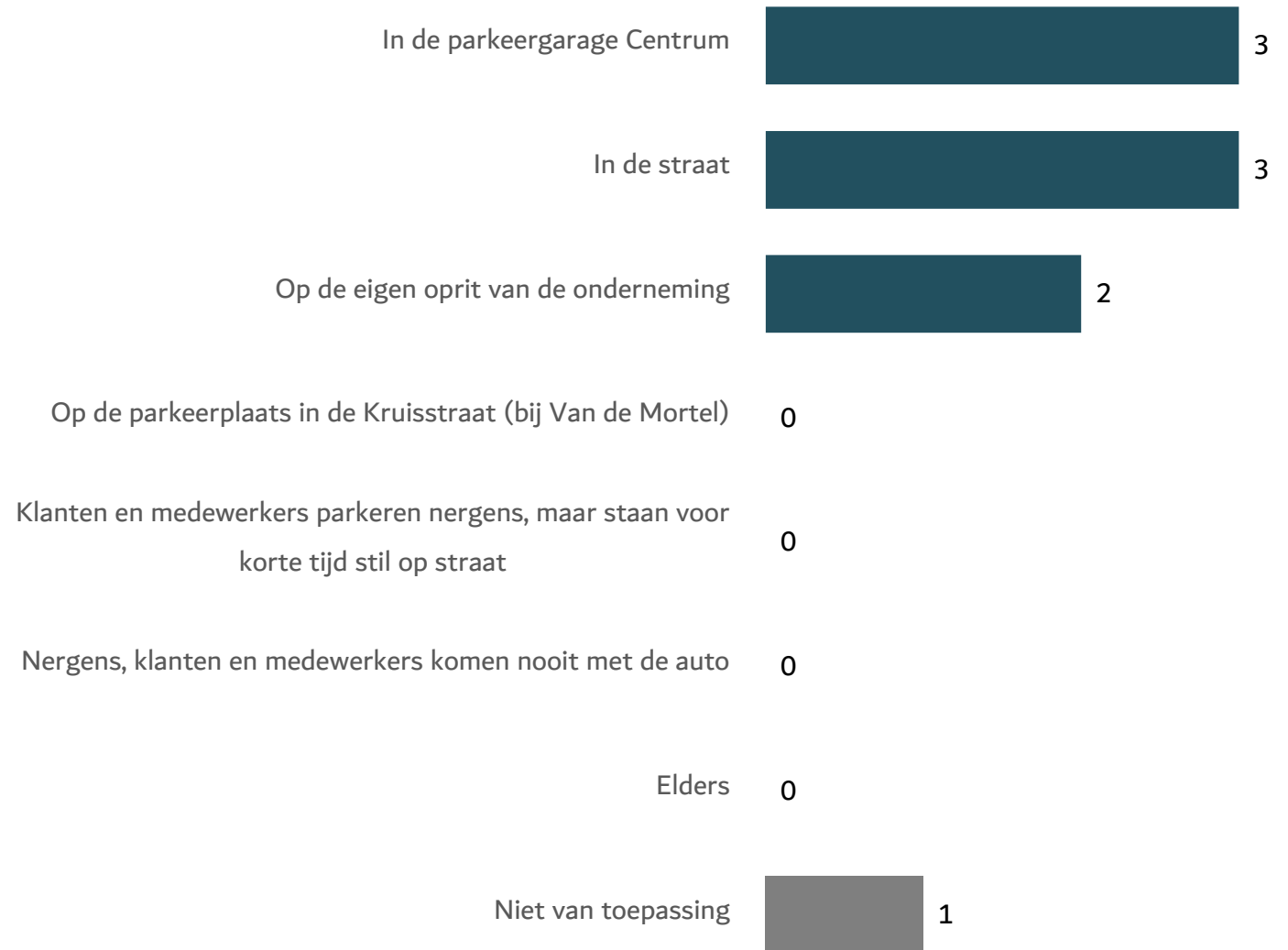




PARKEREN TIJDENS HET PROEFPROJECT – KLANTEN OF MEDEWERKERS

‘Klanten of medewerkers van ondernemers parkeren tijdens het proefproject in de parkeergarage Centrum of in de straat’

Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).





Maatregelenpakket tot en met mei 2023

”De gemeente Venray vindt het belangrijk om inwoners en ondernemers uit dit gebied te betrekken bij de maatregelen ter verbetering van het wonen en werken in de buurt.

Het maatregelenpakket bestaat uit:

- 1. De aanleg en vervanging van groen.*
- 2. Het vervangen van de lantaarnpalen.*
- 3. Het proefproject om de Henseniusstraat autoluw te maken.”*



TEVREDENHEID MAATREGELENPAKKET

'Bijna de helft van de respondenten is (zeer) tevreden over het maatregelenpakket.'

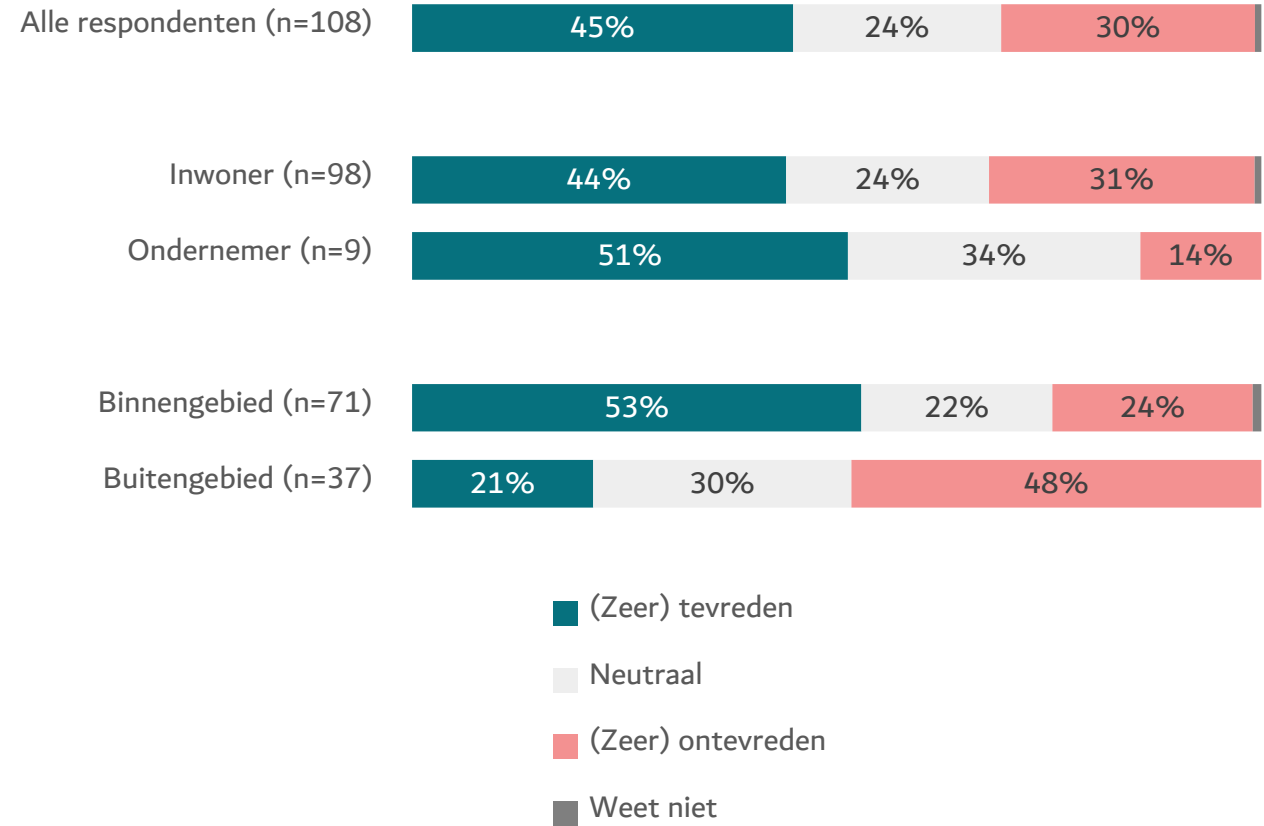
Bijna de helft van de respondenten (45%) is (zeer) tevreden over het maatregelenpakket. Daarentegen geeft 30% van de respondenten aan hierover (zeer) ontevreden te zijn.

Inwoner versus ondernemer

Inwoners (31%) geven relatief vaker aan (zeer) ontevreden te zijn over het maatregelenpakket. Dit in tegenstelling tot de ondernemers (14%).

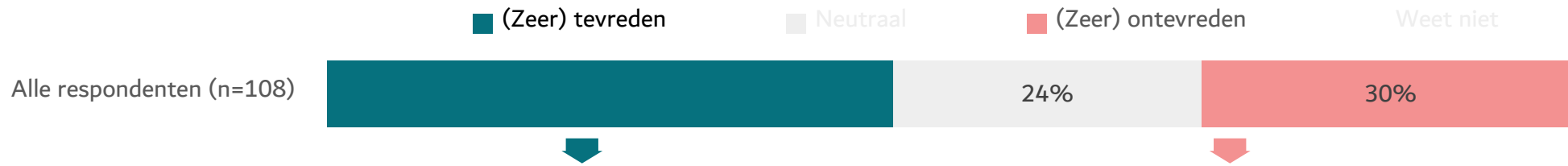
Binnen- versus buitengebied

Respondenten in het binnengebied (53%) geven relatief vaker aan dat ze (zeer) tevreden zijn over het maatregelenpakket. Daarentegen geven respondenten in het buitengebied (48%) relatief vaker aan hierover (zeer) ontevreden te zijn.





TEVREDENHEID MAATREGELENPAKKET



Hieronder is een bloemlezing van de gegeven antwoorden letterlijk weergegeven. Deze kunnen dus taal- en spelfouten bevatten:

- ▶ *de eerste 2 dragen bij aan een schone, groene verlichtte omgeving.*
- ▶ *Enkele uren per dag is er meer rust, dat leeft fijner*
- ▶ *Het is heel fijn dat er aandacht voor is en dat er geprobeerd wordt het probleem op te lossen*
- ▶ *Mooie punten die nodig waren*
- ▶ *Veilig woon gevoel.*
- ▶ *Vind het woon genot echt heel erg toe genomen! Een parkeerplaats in de straat waar ik voor betaal, geen kort parkeerders minder gehang in de straat. Straat ziet er mooier uit door de aanpassingen*
- ▶ *Wel tevreden, alleen is het geen constructieve oplossing voor de echte problemen*

Hieronder is een bloemlezing van de gegeven antwoorden letterlijk weergegeven. Deze kunnen dus taal- en spelfouten bevatten:

- ▶ *Er kunnen meer parkeerplaatsen worden gemaakt in plaats van alle groene plekken*
- ▶ *Groen en lantaarnpalen oké, maar de coffeeshops blijven en dat blijft overlast geven*
- ▶ *Het is aardig en we houden zeker van groen maar lost uiteindelijke probleem niet op, is doekje voor het bloeden*
- ▶ *Jammer van de investering van tijd en geld van de burgers*
- ▶ *omdat het veel gemakkelijke en goedkoper kan. Weg met die 2 stoorzenders*
- ▶ *Shops verplaatsen naar de rand van Venray*
- ▶ *Te weinig, hele buurt moet aangepakt worden qua opknappen van straten/trottoirs en woningen*



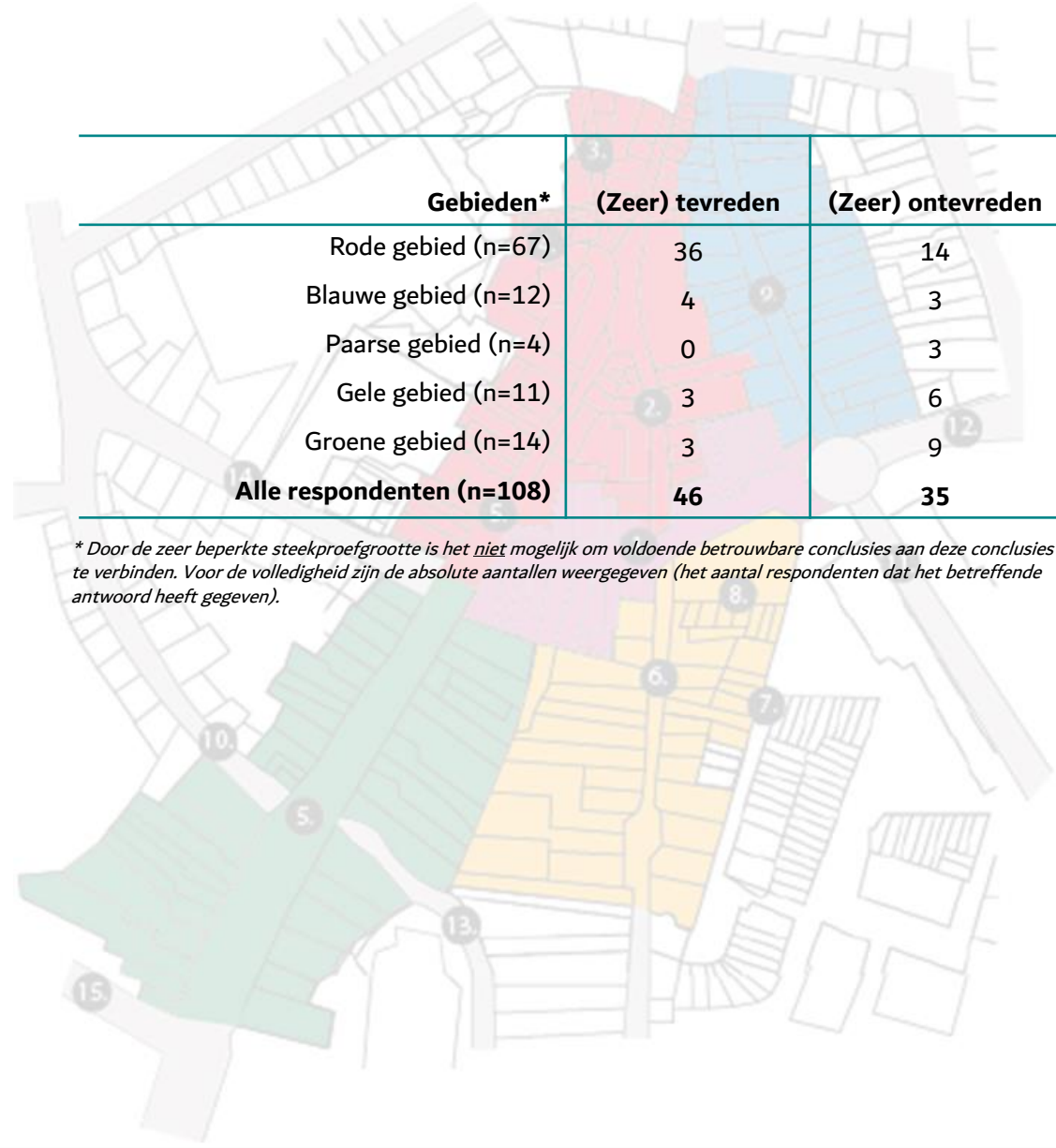
TEVREDENHEID MAATREGELENPAKKET

(ZEER) TEVREDEN, (ZEER) ONTEVREDEN

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate men tevreden is over het maatregelenpakket, uitgesplitst naar gebied.

Gebieden*	(Ze ^e r) tevreden	(Ze ^e r) ontevrede ⁿ
Rode gebied (n=67)	36	14
Blauwe gebied (n=12)	4	3
Paarse gebied (n=4)	0	3
Gele gebied (n=11)	3	6
Groene gebied (n=14)	3	9
Alle respondenten (n=108)	46	35

** Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).*





BIJDRAGE MAATREGELENPAKKET

'Bijna de helft van de respondenten vindt dat het maatregelenpakket een (zeer) kleine bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt.'

46% van de respondenten vindt dat het maatregelenpakket een (zeer) kleine bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Een kwart van de respondenten (27%) vindt dat het een (zeer) grote bijdrage levert.

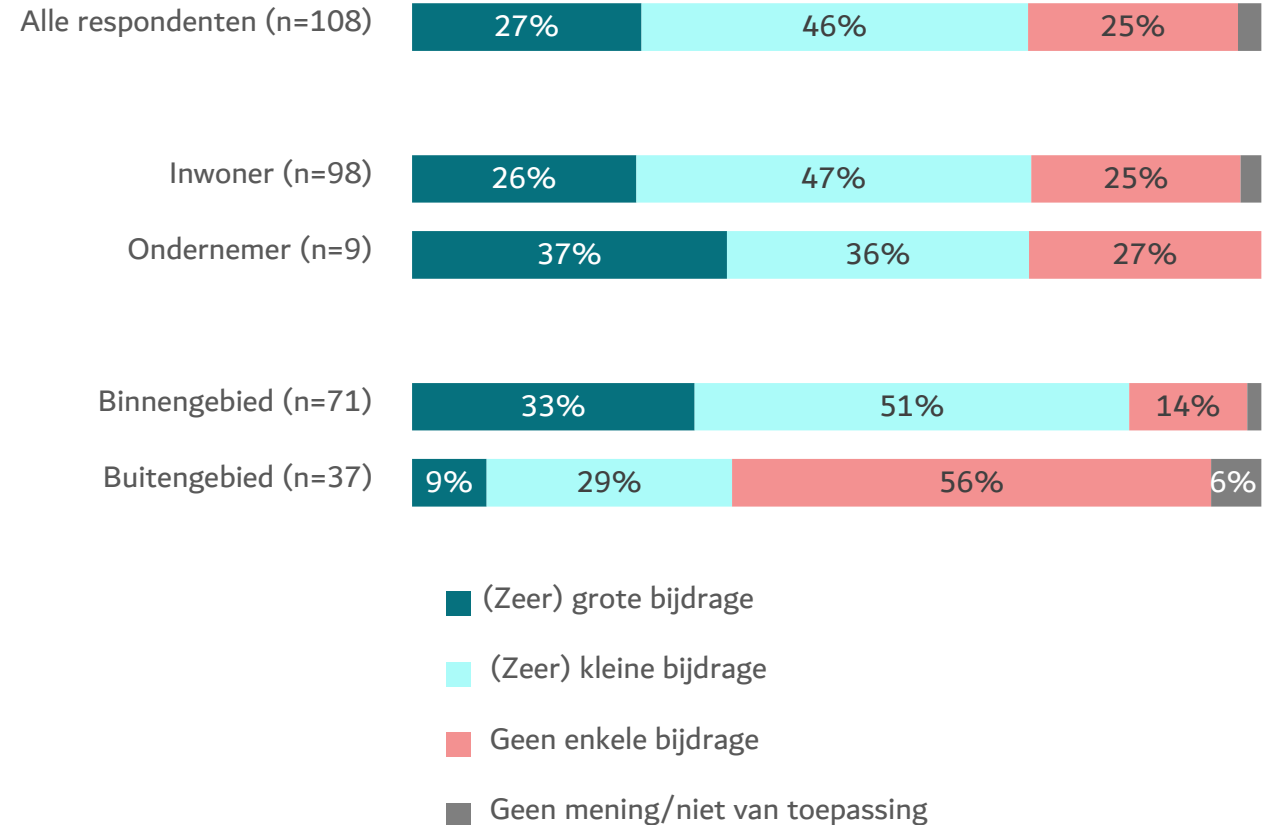
Een ander kwart (25%) vindt dat het maatregelenpakket geen enkele bijdrage levert.

Inwoner versus ondernemer

Er zijn geen relevante significante verschillen tussen inwoners en ondernemers.

Binnen- versus buitengebied

Respondenten in het buitengebied (56%) geven relatief vaker aan dat het maatregelenpakket geen enkele bijdrage levert aan fijner wonen en/of werken in de buurt. Daarentegen vindt een derde van de respondenten (33%) in het buitengebied dat dit een (zeer) grote bijdrage levert.





BIJDRAGE MAATREGELENPAKKET

(ZEER) KLEINE BIJDRAGE, (ZEER) GROTE BIJDRAGE, GEEN ENKELE BIJDRAGE

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin het maatregelenpakket bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, uitgesplitst naar gebied.

Gebieden*	(Ze)er grote bijdrage	(Ze)er kleine bijdrage	Geen enkele bijdrage
Rode gebied (n=67)	26	31	8
Blauwe gebied (n=12)	1	2	7
Paarse gebied (n=4)	2	1	1
Gele gebied (n=11)	1	7	3
Groene gebied (n=14)	2	3	8
Alle respondenten (n=108)	32	44	27

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).



LEEFBAARHEID IN APRIL 2023

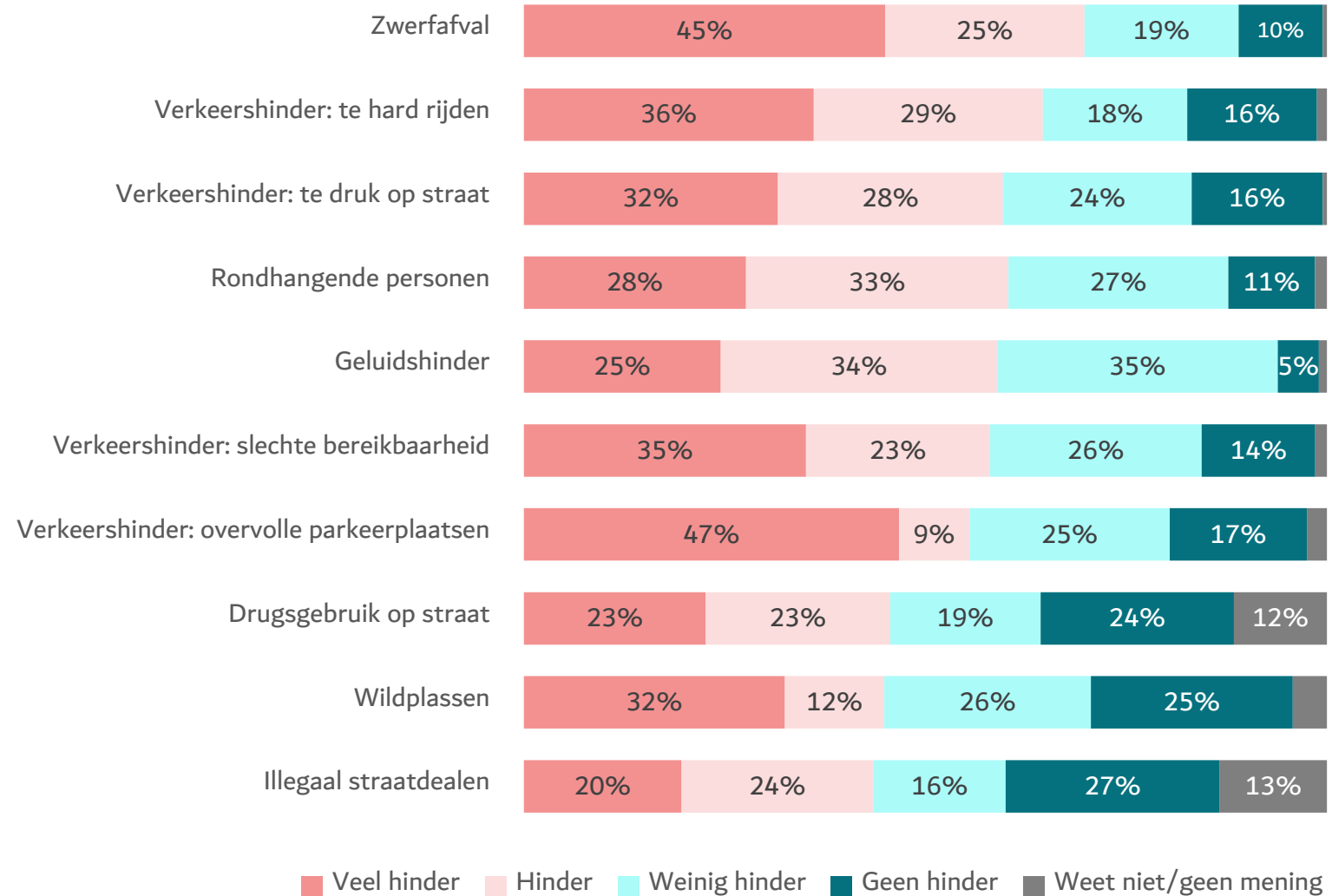
'Deel van de respondenten ervaart (veel) hinder in de buurt en omliggende straten.'

Aan de respondenten is gevraagd in hoeverre ze hinder hebben ervaren in de straat en omliggende straten **de afgelopen maand**. NB: deze vraag is vergelijkbaar aan vraag L1 ([slide 12](#)), met dien verstande dat we nu kijken naar de mate van hinder in de afgelopen maand en niet naar de hinder in 2022. In tegenstelling tot vraag L1 hebben ook respondenten die minder dan een half jaar in de buurt wonen deze vraag dus voorgelegd gekregen. Op de volgende slide wordt een vergelijking gemaakt tussen de conclusies op beide vragen voor binnen- en buitengebied.

Over het algemeen ervaart meer dan de helft van de respondenten (veel) hinder van alle vormen van hinder. Hierbij worden vooral zwerfafval en te hard rijden het vaakst genoemd.

Bijna de helft van de respondenten ervaart veel hinder van overvolle parkeerplaatsen (47%) en zwerfafval (45%).

Drugsgebruik op straat, wildplassen en illegaal straatdealen worden relatief het minst vaak genoemd. Het aandeel dat (veel) hinder ervaart, is ongeveer even groot als het aandeel dat weinig tot geen hinder ervaart.





VERGELIJKING 2022 EN 2023 (AFGELOPEN MAAND)

% Veel hinder en hinder

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin men veel hinder of hinder ervaarde in de straat en omliggende straten, uitgesplitst naar gebied en tijdvak (2022 en afgelopen maand).

Binnen- versus buitengebied

Wanneer er gekeken wordt naar de verschillen tussen 2022 en 2023 in het binnengebied, dan zien we op iedere vorm van hinder een afname. De grootste afname is te zijn bij de verkeershinder: te druk op straat en overvolle parkeerplaatsen.

Eenzelfde vergelijking is gemaakt in het buitengebied. Op een aantal vormen van hinder zien we daar ook een afname. Daarnaast zien we op de volgende vormen van hinder een significante toename in 2023: te druk op straat (+26%) en slechte bereikbaar (+25%).

	Binnengebied		Buitengebied	
	2022 (n=67)	2023 (n=70)	2022 (n=36)	2023 (n=34)
Geluidshinder	70%	-8% → 62%	46%	+6% → 52%
Verkeershinder: slechte bereikbaarheid	64%	-11% → 53%	47%	+25% → 72%
Verkeershinder: te druk op straat	76%	-23% → 53%	55%	+26% → 81%
Verkeershinder: te hard rijden	71%	-13% → 58%	85%	0% → 85%
Verkeershinder: overvolle parkeerplaatsen	65%	-18% → 47%	87%	-5% → 82%
Rondhangende personen	75%	-14% → 61%	60%	-3% → 57%
Illegaal straatdealen	45%	-5% → 40%	68%	-14% → 54%
Drugsgebruik op straat	55%	-9% → 46%	53%	-8% → 45%
Wildplassen	56%	-10% → 46%	38%	-4% → 42%
Zwerfaval	76%	-8% → 68%	73%	+1% → 74%



LEEFBAARHEID DE AFGELOPEN MAAND

% (VEEL) HINDER

In nevenstaande tabellen zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin men (veel) hinder ervaart in de straat en omliggende straten, uitgesplitst naar situatie en gebied.

Inwoner versus ondernemer

Hoewel de conclusies slechts indicatief zijn zien we dat ondernemers relatief vaker aangeven dat ze de volgende vormen van (veel) hinder ervaren: geluidshinder, slechte bereikbaarheid, te druk op straat, te hard rijden, overvolle verkeersplaatsen, illegaal straatdealen en drugsgebruik op straat.

Inwoners geven relatief vaker aan dat (veel) hinder ervaren van zwerfafval.

Situatie	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Inwoner (n=94)	57%	56%	57%	62%	53%	60%	42%	44%	45%	71%
Ondernemer (n=9)	80%	79%	100%	100%	93%	66%	66%	66%	49%	56%
Alle respondenten (n=104)	59%	58%	60%	65%	55%	60%	44%	46%	45%	70%

Gebieden*	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Rode gebied (n=66)	37	34	34	36	31	34	21	26	27	47
Blauwe gebied (n=11)	8	6	9	10	9	4	4	5	7	8
Paarse gebied (n=4)	3	2	3	3	2	4	3	4	4	4
Gele gebied (n=11)	4	9	7	7	6	6	8	7	6	5
Groene gebied (n=14)	8	9	12	13	13	8	5	5	5	11
Alle respondenten (n=104)	60	60	65	69	61	56	41	47	49	75

- A:** Geluidshinder.
- B:** Verkeershinder: slechte bereikbaarheid.
- C:** Verkeershinder: te druk op straat.
- D:** Verkeershinder: te hard rijden.
- E:** Verkeershinder: overvolle parkeerplaatsen.
- F:** Rondhangende personen.
- G:** Illegaal straatdealen.
- H:** Drugsgebruik op straat.
- I:** Wildplassen.
- J:** Zwerfafval.

* Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).



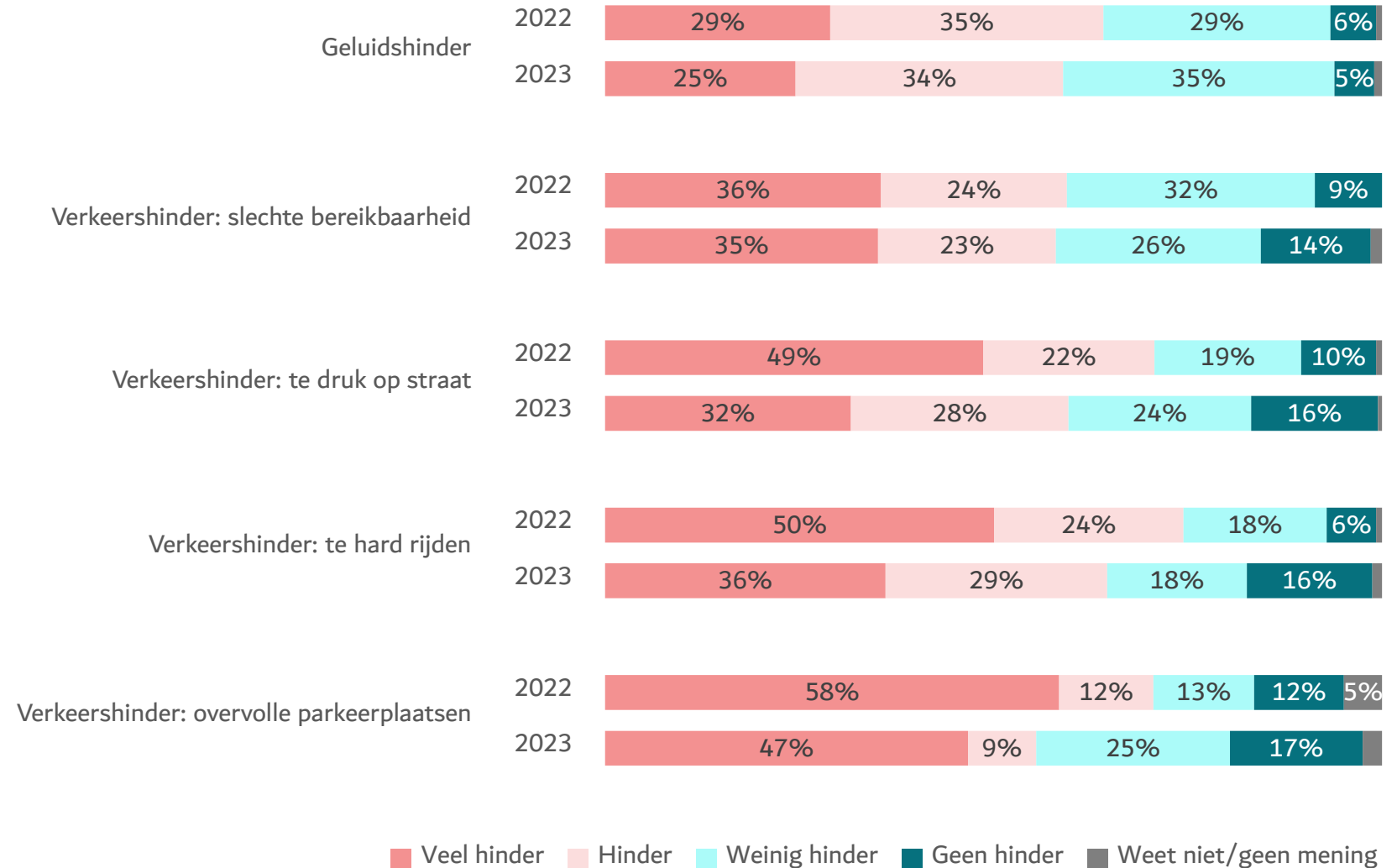
VERGELIJKING 2022 EN 2023 (AFGELOPEN MAAND)

'Respondenten ervaarde in 2023 minder (veel) hinder van te druk op straat, te hard rijden en overvolle parkeerplaatsen.'

Aan de respondenten is gevraagd in hoeverre ze hinder ervaarde in de straat en omliggende straten in 2022 én afgelopen maand (2023).

Wanneer we de eventuele hinder van 2022 en 2023 met elkaar vergelijken, dan zien we dat het percentage respondenten dat (veel) hinder ervaart is afgenomen bij de volgende vormen van hinder:

- Verkeershinder: te druk op straat (2022: 71% - 2023: 60%)
- Verkeershinder: te hard rijden (2022: 74% - 2023: 65%)
- Verkeershinder: overvolle parkeerplaatsen (2022: afgerond 71% - 2023: afgerond 55%)



■ Veel hinder ■ Hinder ■ Weinig hinder ■ Geen hinder ■ Weet niet/geen mening

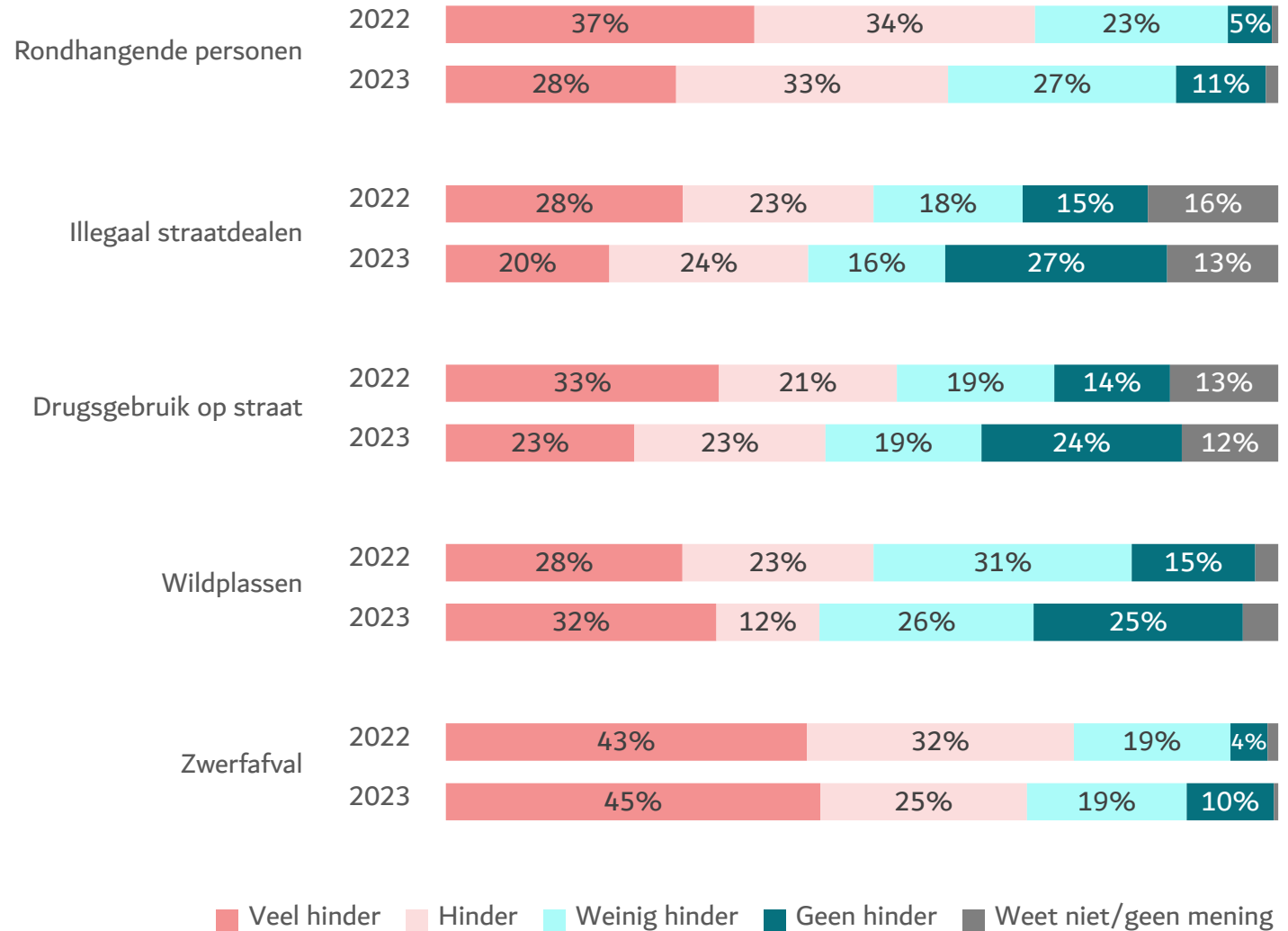


VERGELIJKING 2022 EN 2023 (AFGELOPEN MAAND)

'Respondenten ervaarde in 2023 minder (veel) hinder.'

Wanneer we de eventuele hinder van 2022 en 2023 met elkaar vergelijken, dan zien we dat het percentage respondenten dat (veel) hinder ervaart is afgenomen bij de volgende vormen van hinder:

- Rondhangende personen (2022: 71% - 2023: 61%)
- Illegaal straatdealen (2022: 51% - 2023: 44%)
- Drugsgebruik op straat (2022: 54% - 2023: 46%)
- Wildplassen (2022: 51% - 2023: 44%)
- Zwerfafval (2022: 75% - 2023: 70%)





VERGELIJKINGEN TUSSEN 2022 EN 2023

VERGELIJKING METING 2022

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate waarin het autoluw maken van de Henseniusstraat bijdraagt aan fijner wonen en/of werken in de buurt, vergeleken met de vorige meting van dit onderzoek.

	2023 (n=108)	2022 (n=129)
	(Zeer) grote bijdrage	Ja (zeker)
Alle respondenten	39%	33%
Binnengebied	37%	33%
Buitengebied	44%	Niet uitgevraagd



	2023 (n=108)	2022 (n=129)
	Geen enkele bijdrage	Nee (zeker niet)
Alle respondenten	9%	13%
Binnengebied	6%	13%
Buitengebied	19%	Niet uitgevraagd



Let op: aangezien de vraagstelling én de antwoordcategorieën verschillen tussen beide metingen, kunnen de conclusies niet één-op-één vergeleken worden. Conclusies voor wat betreft het toetsen van de verwachting (onderzoek 2021) aan de daadwerkelijke ervaring (onderzoek 2023) dienen met voorzichtigheid getrokken te worden.



Communicatie

”Om inwoners en ondernemers te betrekken bij het maatregelenpakket (aanleg/vervanging van groen, vervanging van de lantaarnpalen en het proefproject om de Henseniusstraat autoluw te maken), houdt de gemeente Venray inwoners en ondernemers via verschillende kanalen op de hoogte van deze maatregelen.

Zo kan men op de hoogte blijven door de projectwebsite Verbeteren leefbaarheid Henseniuskwartier te bezoeken op de gemeentelijke website, (online) nieuwsbrieven te ontvangen en via een brief die de gemeente heeft verstuurd met daarin informatie over het proefproject.”



TEVREDENHEID COMMUNICATIE

'Meer dan de helft van de respondenten is (zeer) tevreden over de communicatie door de gemeente Venray over het maatregelenpakket.'

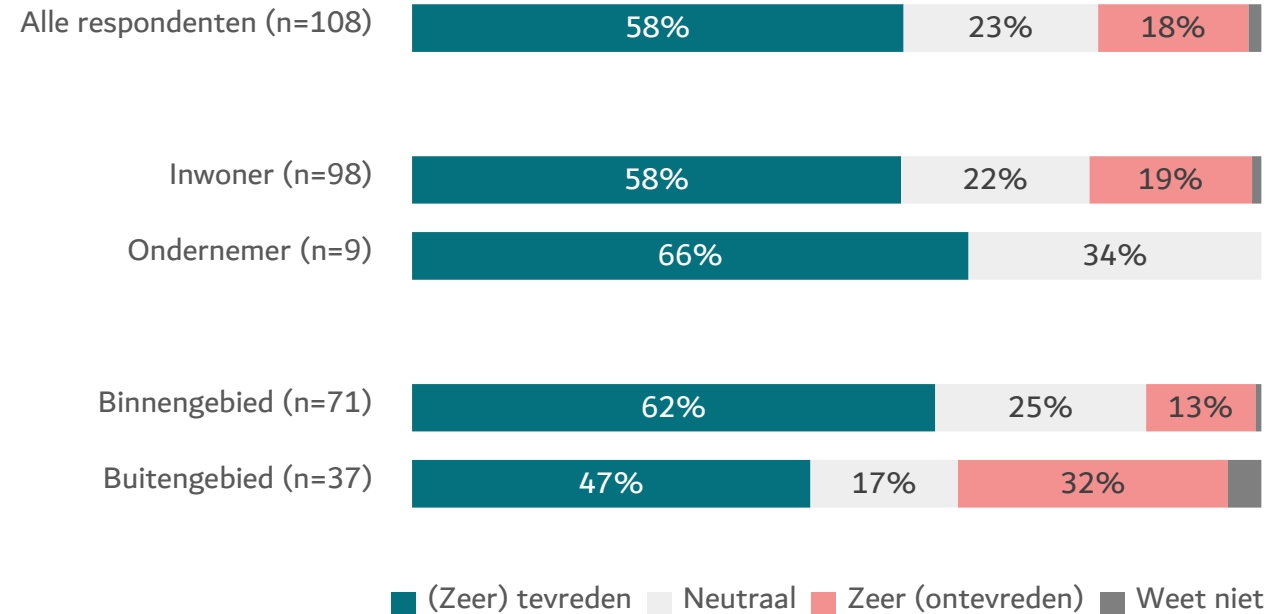
Meer dan de helft van de respondenten (58%) is (zeer) tevreden over de communicatie door de gemeente Venray over het maatregelenpakket. Daarentegen geeft 18% van de respondenten aan hierover (zeer) ontevreden te zijn.

Inwoner versus ondernemer

Ondernemers (34%) geven relatief vaker aan neutraal te denken over de communicatie door de gemeente Venray over het maatregelenpakket. Dit in tegenstelling tot de inwoners (22%).

Binnen- versus buitengebied

Respondenten in het binnengebied (62%) geven relatief vaker aan dat ze (zeer) tevreden zijn over de communicatie door de gemeente Venray over het maatregelenpakket. Daarentegen geven respondenten in het buitengebied (32%) relatief vaker aan hierover (zeer) ontevreden te zijn.





TEVREDENHEID COMMUNICATIE

(ZEER) TEVREDEN, (ZEER) ONTEVREDEN

In nevenstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de tevredenheid over de communicatie door de gemeente Venray over het maatregelenpakket, uitgesplitst naar gebied.

Gebieden*	(Zeer) tevreden	(Zeer) ontevreden
Rode gebied (n=67)	40	7
Blauwe gebied (n=12)	5	5
Paarse gebied (n=4)	2	1
Gele gebied (n=11)	6	1
Groene gebied (n=14)	5	5
Alle respondenten (n=108)	58	19

** Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).*



KANALEN OP DE HOOGTE

'Meeste respondenten zijn op de hoogte gebracht via de informatiebrief aan de bewoners en ondernemers'

Driekwart van de respondenten (76%) geeft aan via de informatiebrief aan de bewoners en ondernemers op de hoogte te zijn gebracht over het maatregelenpakket.

Inwoner versus ondernemer

Inwoners geven relatief vaker aan op de hoogte te zijn gebracht door de informatiebrief (79%) (ondernemers: 43%) en via (online) nieuwsbrieven (21%) (ondernemers: 7%).

Hoewel de conclusies voor ondernemers indicatief zijn, geven ondernemers daarentegen vaker aan op de hoogte te zijn gebracht over het maatregelenpakket via Peel en Maas Venray (58%) (inwoners: 16%).

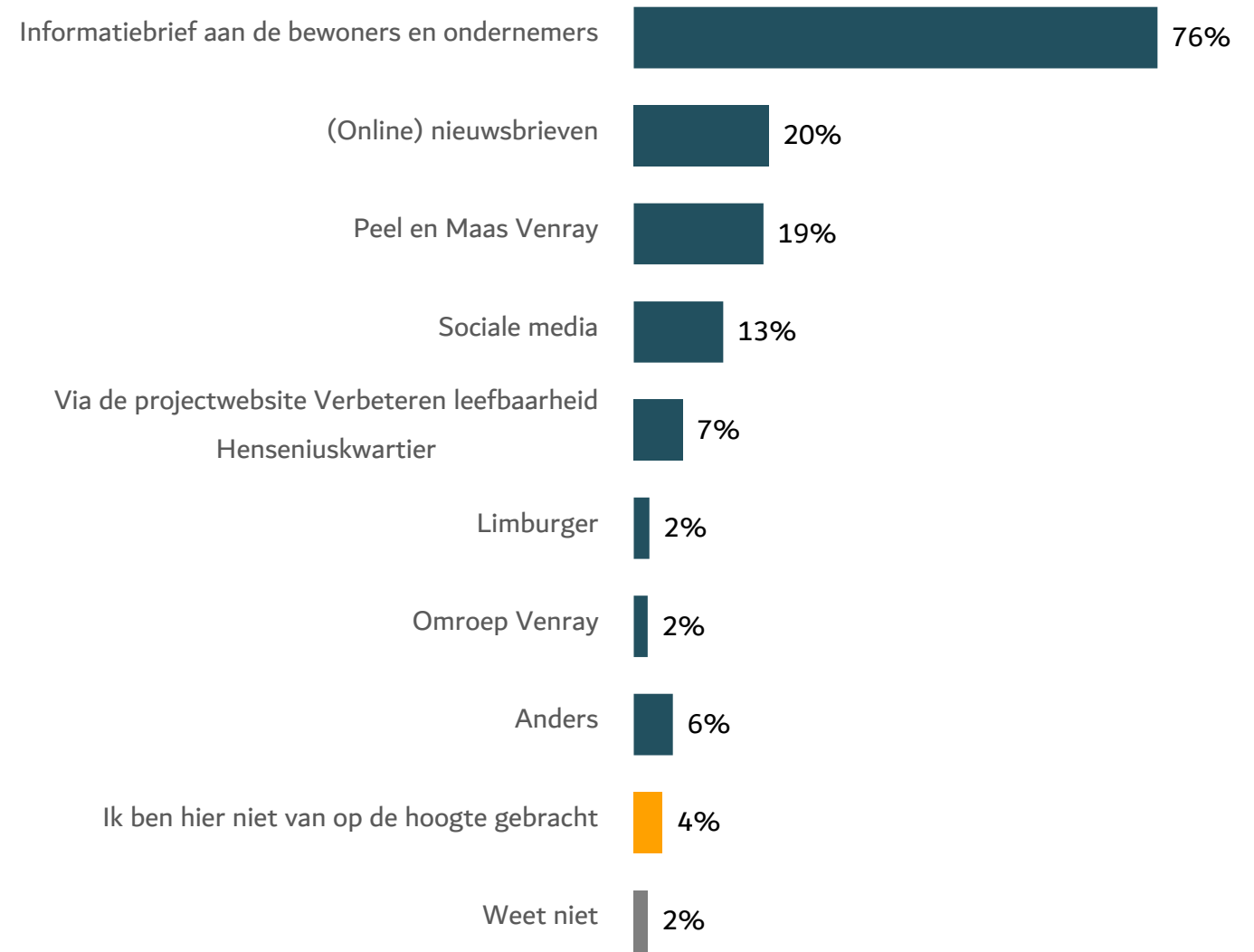
Daarnaast geven ondernemers relatief vaker aan dat ze niet op de hoogte zijn gebracht (13%) (inwoners: 4%).

Binnen- versus buitengebied

Respondenten in het binnengebied geven relatief vaker aan op de hoogte te zijn gebracht door de informatiebrief aan de bewoners en ondernemers (81%) (buitengebied: 62%).

Respondenten in het buitengebied (48%) relatief vaker aan op de hoogte te zijn gebracht over het maatregelenpakket via Peel en Maas Venray (26%) (binnengebied: 16%) en sociale media (17%) (binnengebied: 12%).

Daarnaast geven respondenten in het buitengebied relatief vaker aan dat ze niet op de hoogte zijn gebracht (9%) (binnengebied: 3%).





KANALEN OP DE HOOGTE

WEL OP DE HOOGTE

In onderstaande tabel zijn de conclusies weergegeven voor wat betreft de mate men tevreden is over het maatregelenpakket, uitgesplitst naar gebied.

Gebieden*	Informatiebrief bewoners en ondernemers	(Online) nieuwsbrieven	Peel en Maas Venray	Sociale media	Projectwebsite Henseniuskwartier
Rode gebied (n=66)	51	13	10	10	7
Blauwe gebied (n=11)	8	2	3	3	2
Paarse gebied (n=4)	3	3	1	0	1
Gele gebied (n=11)	10	3	2	1	1
Groene gebied (n=13)	5	3	3	3	1
Alle respondenten (n=105)	77	24	19	17	12

** Door de zeer beperkte steekproefgrootte is het niet mogelijk om voldoende betrouwbare conclusies aan deze conclusies te verbinden. Voor de volledigheid zijn de absolute aantallen weergegeven (het aantal respondenten dat het betreffende antwoord heeft gegeven).*



Bijlage



Invior biedt onafhankelijk advies en projectbegeleiding rondom (participatie)beleid. We begeleiden opdrachtgevers in drie fasen van het participatieproces.

Inzicht – Door onderzoek te doen verzamelen we betrouwbare informatie.

Visie – De opgehaalde inzichten vertalen we naar een gedragen beleidsmatig advies, maar het liefst daarbij ook een participatiebeleid om nu, en in de toekomst, belanghebbenden betrokken te houden.

Organisatie – Vervolgens helpen we met het implementeren van dit beleidsadvies.

Onze **professionele en flexibele** medewerkers geloven in gemeenschap; een zo breed mogelijke groep moet kunnen meedenken en meepraten over lokale maatschappelijke vraagstukken. Door een **transparant** inzicht in hetgeen leeft en speelt onder burgers/bestuurders/politici, levert dit beter beleid en meer draagvlak op.



Invior
Herstraat 20
5961 GJ Horst

www.inviior.nl
advies@inviior.nl
085-4860100

Invior is lid van Data & Insights Network.

Op bijvoorbeeld www.TipSittardGeleen.nl, www.TipVenlo.nl of www.TipWaalwijk.nl kunnen inwoners een aanmeldingsformulier invullen. Van tijd tot tijd worden deelnemers gevraagd naar hun mening over actuele onderwerpen. De deelnemers zijn en blijven anoniem en kunnen per onderzoek zelf beslissen of ze meedoen. Ze zijn niets verplicht. Het invullen van een enquête duurt slechts enkele minuten en de onderwerpen zijn sterk afhankelijk van de actualiteit.

De Tip-Burgerpanels zijn gemeenschapspanels, opgezet vanuit de gemeenschap. Heeft u marktonderzoeksvragen of andere vragen over burgerraadplegingen, dan kunt u deze altijd stellen aan advies@inviior.nl. Het is ook mogelijk om zelf onderwerpen aan te dragen voor de lokale onderzoeken.

Of wilt u ook graag eens met ons sparren over een onderzoek of participatietraject? Neem dan nu contact met ons op!



ma - za
09.00-21.00h

**Gedeelte Langstraat: tijd
blauwe zone verlengen**

**Patersstraat: tijd blauwe
zone verlengen**

**Parallelweg Paterslaan: tijd
blauwe zone verlengen**

**Langsparkeerhaven Paterslaan:
toevoegen aan blauwe zone met
dit tijdsregime**

Onderwerp	Datum	2 oktober 2024
Uitbreiding blauwe zone Henseniuskwartier en omgeving	Berichtnummer	
	Pagina	1 van 2

Uitbreiding blauwe zone Henseniuskwartier

De parkeertijd in de blauwe zone van het Henseniuskwartier en de Patersstraat in het centrum van Venray wordt verlengd naar 21.00 uur. Ook worden vier parkeervakken aan de Paterslaan onderdeel van de blauwe zone. Doel hiervan is om bezoekend verkeer te stimuleren aan de rand van het Henseniuskwartier te parkeren en om rondrijdend verkeer te beperken. Deze maatregelen zijn ontwikkeld na een verkeerspiloot uit 2023.

Verkeer en parkeren zijn onderdeel van het project Henseniuskwartier. Een project met als doel het Henseniuskwartier veiliger en leefbaarder te maken. De gemeente heeft samen met een begeleidingsgroep van bewoners, ondernemers, wijkraad Centrum Venray en de wijkagent de verkeerspiloot 'Autoluw maken Henseniuskwartier' uitgevoerd. Een van de conclusies was dat het Henseniuskwartier op dit moment niet permanent kan worden afgesloten. Wel is het belangrijk om in ieder geval iets te doen aan de verkeers- en parkeerproblemen. Het uitbreiden van de blauwe parkeerzone is een van deze maatregelen.

Aanpakken rondrijdend verkeer

Op dit moment ervaren bewoners overlast van de vele automobilisten die de buurt bezoeken of er op zoek gaan naar een openbare parkeerplaats. De Patersstraat die grenst aan het Henseniuskwartier kent vergelijkbare problemen. In opdracht van de begeleidingsgroep heeft de gemeente gezocht naar een maatregel om dit parkeerprobleem en rondrijdend verkeer aan te pakken. De oplossing bestaat uit het verlengen van de parkeertijd in de blauwe zone van 18.00 uur naar 21.00 uur en het uitbreiden van de blauwe zone met vier parkeervakken aan de overzijde van de Paterslaan. Hierdoor zorgen we in de Paterslaan voor meer parkeerruimte voor kortparkeerders. Doordat de ongeveer 20 parkeerplaatsen goed zichtbaar en bereikbaar zijn, is de verwachting dat er minder automobilisten op zoek gaan naar een (schaarse) parkeerplaats in het Henseniuskwartier of in de Patersstraat. Verkeer dat toch deze straten inrijdt, heeft meer kans op een parkeerplaats in de piekuren.

Roep om toezicht

De begeleidingsgroep heeft duidelijk gemaakt dat er in het gebied een tekort aan toezicht is. Door de afschaffing van betaald parkeren in het centrum van Venray in 2016 zijn er geen parkeerwachters meer. Wat naast parkeeroverlast, ook leidt tot andere vormen van overlast en ongewenst gedrag. Eerder zetten de coffeeshopexploitanten een gastheer in om toezicht te houden in het gebied. Dit bleek echter wettelijk niet toegestaan. Tijdens de proef om het Henseniuskwartier autoluw te maken, is ook extra toezicht ingezet. Na afloop van de piloot stopte dat. Maar de behoefte aan toezicht bleef bestaan.

Wethouder Erik van Daal: "We vinden het belangrijk dat de bewoners en ondernemers van het Henseniuskwartier prettig kunnen wonen, werken en verblijven. Om die reden heeft het college besloten om parkeermaatregelen in de blauwe zone te nemen en de inzet van de straatcoach te verlengen tot eind 2024. Daarnaast komen wij binnen afzienbare tijd met voorstellen voor een structurele versterking van het toezicht in het Henseniuskwartier."

Noot aan de redactie/Niet voor publicatie

Op bijgevoegde afbeelding de voorgestelde maatregelen voor uitbreiding van de blauwe zone en parkeerplekken. Voor meer informatie kun je contact opnemen met de persdesk van de gemeente Venray, tel: 06 – 18 29 62 82.