

WOONBESTUUR CITY CAMPUS MAX



De uitslag van de enquête: 'Parkeren voor SSH huurders in en nabij MAX'

2013-2014

1. Inleiding/ aanleiding

Als woonbestuur zetten wij ons in om de parkeersituatie in en rondom City Campus Max te verbeteren, zowel voor fietsers als automobilisten. Om een aantal problemen in kaart te brengen hebben we voor SSH huurders een enquête samengesteld. Directe aanleiding is de constatering dat de parkeersituatie voor SSH huurders ondanks de mogelijkheden om nu plek in de overdekte parkeergarage in gebruik te nemen niet zichtbaar is verbeterd.

De enquête is van 25 december 2013 tot en met 8 januari 2014 digitaal uitgezet via de SSH mail, de Facebook-pagina, Twitter en op het digitale forum van City Campus Max (ccmax.nl/forum). Hierbij is gebruik gemaakt van de vragenlijsten op ThesisTools.com. De onderzoekgegevens zijn met SPSS en Excel verwerkt en geanalyseerd.

Op het moment van verwerking van de ontvangen reacties (8 januari) hebben 244 bewoners de moeite genomen de enquêtevragen te beantwoorden. 209 van de ontvangen enquêtes zijn ingevuld door SSH huurders. De overige 35 enquêtes zijn ingevuld door kopers en huurders van 't Hof Rijnland. Deze informatie is meegenomen in de beschrijvende analyse (paragraaf 2.1). Vanaf paragraaf 2.2 worden de vragen die op SSH huurders gericht zijn systematisch besproken. Uiteindelijk is uitgegaan van 729 huurders tijdens de enquêteperiode. Dat is een respons van 29 procent.

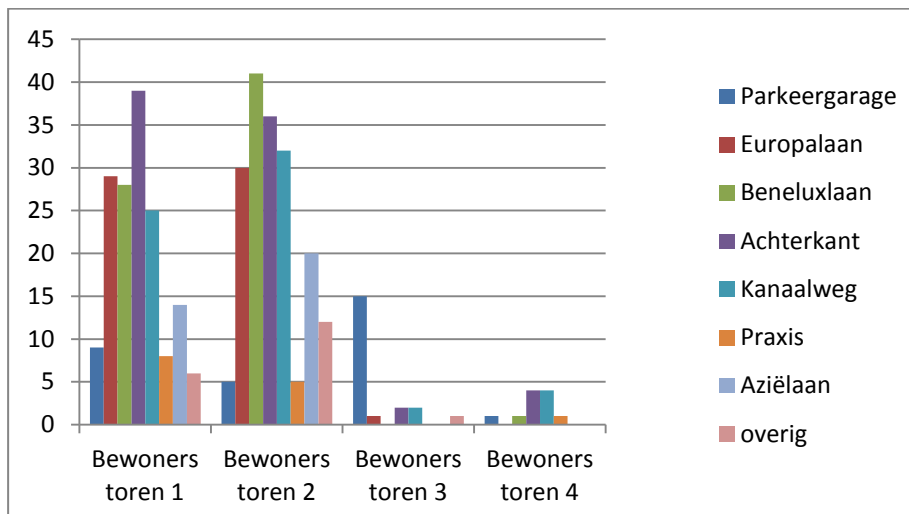
De dataset bevat informatie met een vertrouwelijk karakter. Het spreekt voor zich dat alle respondenten informatie vertrouwelijk blijft.

2. Beschrijvende analyse

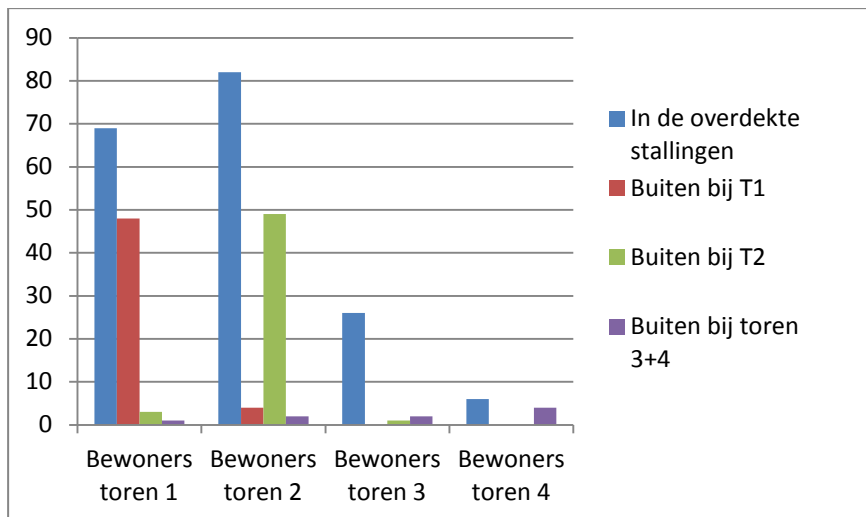
In dit resultatenoverzicht wordt een samenvatting gegeven van de resultaten van de enquête.

2.1 Overzicht en patronen

Om meer zicht op het parkeergedrag van bewoners te verkrijgen is de respondenten de vraag voorgelegd waar zij hun auto's en fietsen parkeren.



Figuur 1: Auto parkeergedrag bewoners per toren.



Figuur 2: Fiets parkeergedrag bewoners per toren.

2.2 Parkeren auto's

2.2.1 Tevredenheid

Van de 209 SSH huurders die de enquête ingevuld hebben bezitten of gebruiken er 131 een auto. Op de vraag in welke mate de autobezitters, die bij SSH huren tevreden zijn over de parkeergelegenheid voor auto's in of nabij Campus Max, antwoorden zij als volgt:

In (de laagbouw nabij) toren	In welke mate ben je tevreden over de parkeergelegenheid voor auto's in of nabij Campus Max?						Totaal
	Niet ingevuld (geen auto)	Zeer Tevreden	Tevreden	Neutraal	Ontevreden	Zeer ontevreden	
Niet ingevuld	1	0	0	0	0	0	1
1 (huisnummers 1- 346).	37	0	2	3	17	40	99
2 (huisnummers 360- 698).	34	0	2	3	21	39	99
4 (huisnummers 990- 1034).	3	0	0	0	3	2	8
Totaal	75	0	4	6	41	81	207

Figuur 3: Tevredenheid parkeergelegenheid autobezitters.

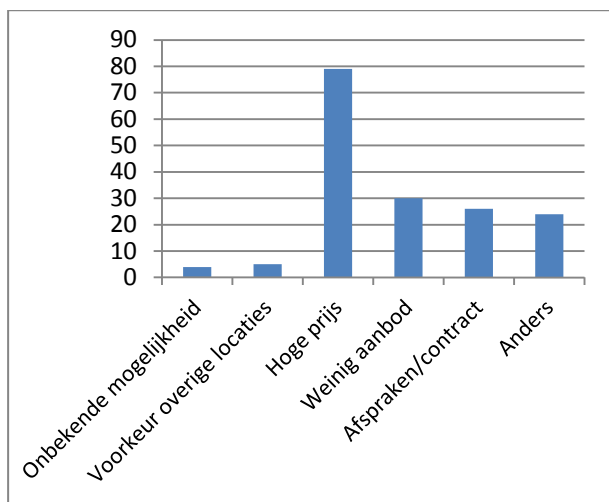
Het merendeel van de respondenten geeft aan ontevreden ($x=41$) of zeer ontevreden ($x=81$) te zijn met de parkeergelegenheid. Een groot deel van de huurders ervaart een hoge parkeerdruk. Het is vooral moeilijk om een parkeerplaats te vinden in de avonduren, zo geven de huurders aan. Zij beoordelen de auto parkeergelegenheid buiten dan ook met een 3.4 gemiddeld. Een aantal SSH huurders maken zich zorgen dat de parkeersituatie met de realisatie van Startblok verder zal verslechteren. Hiernaast wordt onvrede uitgesproken over toegenomen parkeerdruk overdag, doordat medewerkers van Berenschot voor Campus Max parkeren. Naast autobezitters geven ook huurders zonder auto aan indirect last te hebben van de parkeerdruk. Onderstaande quotes zijn illustratief:

- *Respondent # 57*
“Het is lastig om bezoek te ontvangen. Ze kunnen nergens parkeren. Probeer maar eens uit te leggen aan iemand van buiten de stad dat ze hun auto bij de flats aan de Beneluxlaan kwijt kunnen. Dat is gewoon niet uit te leggen.”
- *Respondent # 242*
“Overdag worden autoplekken gebruikt door werkenden uit omgeving. Mijn bezoek kan nooit normaal parkeren.”

2.2.2 Ingebruikname parkeergarage

Van de 131 autogebruikers waren er 120 voor aanvang van deze studie op de hoogte van de mogelijkheid om tegen betaling een parkeerplek over te nemen van een koper. Slechts 13 ondervraagde autogebruikers gaven aan hier ook daadwerkelijk gebruik van te maken.

Op de vraag wat de reden is waarom de overige 118 huurders geen vaste parkeerplaats van een koper overnemen reageren zij als volgt:



Figuur 4: Redenen voor het niet overnemen vaste parkeerplaats koper.

Een scan van de open antwoorden bij ‘Anders’ leert ons dat huurders in deze categorie veelal hun verontwaardiging over de vraagprijs benadrukken. Hiernaast worden problemen met de interne parkeergarage genoemd. Zo wordt bijvoorbeeld verwezen naar lekkages en een gladde grond. Ook spreken respondenten onvrede uit over het feit dat huurders van ’t Hof Rijnland hun parkeerplaats niet in gebruik mogen geven. Onderstaande open toelichtingen zijn illustrerend:

- *Respondent # 71*
“Een parkeerplaats in de garage huren kost naar mijn weten ruim 40 euro per maand. Dat is meer dan een parkeervergunning voor de binnenstad! Het is echt zonde dat deze ruimte nu niet goed gebruikt kan worden. Ik kom laat uit mijn werk en ben daardoor soms 20-30 minuten bezig met het vinden van een parkeerplek.”
- *Respondent # 216*
“Ik heb een parkeerplaats in de parkeergarage in gebruik, maar dit geeft mij geen enkele zekerheid: de ingebruikgever kan dit elk moment stop zetten. Dit is mij al eens overkomen.”

Een nieuwe plaats vinden is dan moeilijk: er is nauwelijks aanbod. Dit komt deels doordat huurders in de kooptoren hun parkeerplaats niet in gebruik mogen geven. Kopers maken gebruik van deze schaarste en vragen belachelijk hoge bedragen. "

2.3 Parkeren fietsen

Van de 209 SSH huurders die de enquête hebben ingevuld geven er 106 aan één fiets te bezitten. Tevens gaven 81 huurders aan over twee fietsen te beschikken, 15 huurders bezitten drie fietsen en 3 huurders gaven aan over vier fietsen te beschikken. Tenslotte gaf één huurder aan 5 fietsen te bezitten. Gemiddeld komt dit neer op 1,59 fiets per huurder. Ter vergelijking, dit ligt hoger dan de capaciteit van de interne fietsenstallingen. Daar is een beschikbaarheid van 1.17 fietsen per woning voorzien (729 appartementen, 853 plaatsen).

Figuur 5 toont de tevredenheid over het parkeren van fietsen in of nabij Max.

In (de laagbouw nabij) toren	In welke mate ben je tevreden over de parkeergelegenheid voor fietsen in of nabij Campus Max?						Totaal
	Niet ingevuld	Zeerv tevreden	Tevreden	Neutraal	Ontevreden	Zeerv ontevreden	
Niet ingevuld	0	0	0	1	0	0	1
1 (huisnummers 1- 346).	2	1	26	19	40	11	99
2 (huisnummers 360- 698).	2	6	31	19	27	14	99
4 (huisnummers 990- 1034).	0	0	3	2	3	0	8
Totaal	4	7	60	41	70	25	207

Figuur 5: Tevredenheid parkeergelegenheid fietsbezitters.

De antwoorden van de bewoners uit de torens 1,2 en 4 zijn gelijksoortig op het gebied van de tevredenheid. Het merendeel van de respondenten geeft aan tevreden ($x= 60$), neutraal ($x= 41$) of ontevreden ($x= 70$) te zijn met de parkeergelegenheid. De huurders beoordelen de fietsparkeergelegenheid met een 5.6 gemiddeld. Respondenten plaatsen hierbij onder meer de volgende opmerkingen:

- *Respondent # 30*
"Er zijn te veel fietsen buiten, te weinig stallingen, waardoor de aanblik van het gebouw ontzettend rommelig is en toegangsdeuren soms slecht bereikbaar zijn. "
- *Respondent # 45*
"Mijn overdekte fietsenstalling (1e aan je rechterhand ingang toren 1) is altijd erg vol, in tegenstelling tot andere fietsenhokken van andere huisnummers waar meer lege plekken zijn. Het hek rondom mijn fietsenhok staat ook altijd vol met fietsen eraan vast. Deze belemmeren de doorgang. Ook buiten wordt doorgang vaak belemmerd door de grote hoeveelheid fietsen voor de deur."

- *Respondent # 118*
“De fietsenstalling binnen is te klein voor het aantal te stallen fietsen, hierdoor maak ik noodgedwongen gebruik van de ruimte buiten. Liever zou ik dit niet doen. Dit leidt namelijk tot een slordige en onverzorgde aanblik van de campus. Ook is de ingang naar de fietsenstalling vaak slecht te bereiken doordat er fietsen voor de ingang staan/licgen.”
- *Respondent # 119*
“Buiten nauwelijks plek. Met een windvlaag liggen alle fietsen op de grond. Bijna geen ruimte om hem ergens aan vast te zetten.”

2.4 Overlast

De respondenten is gevraagd om de ervaren overlast uit te drukken op een schaal één tot en met vijf. Wij constateren dat parkeeroverlast van zowel fietsers als automobilisten een grote impact heeft op de beleving van de openbare buitenruimte.

In welke mate ervaar je overlast van... op een schaal één tot en met vijf waarbij één staat voor geen/weinig overlast en vijf staat voor veel overlast.		
	Gemiddeld	Standaard deviatie
Parkeerdruk fietsen binnen	2,89	1.45
Parkeerdruk fietsen buiten	3,86	1.21
Parkeerdruk auto's buiten	4,29	1,18
Auto's die buiten fout geparkeerd staan	3,22	1,34
Hufterigheid, vandalisme en inbraak auto's	2,76	1,50
Hufterigheid, vandalisme en diefstal fietsen	2,63	1,31

Figuur 6: Overlast op een schaal één tot en met vijf.

De overlast werd door de SSH huurders uit torens 1,2 en 4 nagenoeg hetzelfde ervaren. De reacties benadrukken dat er zichtbaar sprake is van een gevoel van ontevredenheid en ergernis over overlast en gevoel van onveiligheid langs het kanaal.

- *Respondent # 79*
“Het voelt onveilig om 's avonds laat vanaf het kanaal naar de flat te lopen. Eigenlijk ook al vanaf de grote parkeerplaats bij de flat. Vooral omdat je regelmatig glas ziet liggen van ingeslagen ruitjes en er regelmatig tasjesroven zijn op de Europalaan. Ik loop vaak met tas en laptotas en zo nu en dan rijden er ook onfrisse figuren langs die je bekijken alsof je op de tippelzone loopt.”
- *Respondent # 108*
“In de avond is het ontzettend lastig om nog een parkeerplek voor je auto te vinden. Ik ga daarom liever niet in de avond weg met mijn auto omdat ik dan mijn parkeerplek kwijt ben. Ik denk er serieus over na om te verhuizen, grotendeels vanwege het parkeerprobleem en vandalisme en hufterigheid omtrent auto's. Er sneuvelen regelmatig autoruiten en mijn buitenspiegel is er al een keer afgesloopt.”
- *Respondent # 119*
“s- Avonds thuiskomen met de auto is een drama, want de parkeerplaatsen zijn altijd

allemaal bezet (inclusief de plaatsen op de trottoirs, maar geef mensen eens ongelijk). Hierdoor word je gedwongen op de Kanaalweg te parkeren, waarbij inbraak en vernieling schering en inslag zijn.”

3. Conclusie

3.1. Parkeren van auto's

Directe aanleiding voor de enquête is de constatering dat de parkeersituatie ondanks de mogelijkheden voor huurders om nu een parkeerplaats van kopers in de overdekte garage over te nemen nauwelijks verbetert. Dat is opmerkelijk want met de mogelijkheid voor huurders om een parkeerplek van kopers over te nemen hadden we verwacht dat er zowel voor bewoners, als voor de bezoekers en klanten van de Cool Blue en Subway een meer aanvaardbare situatie zou zijn gerealiseerd. Helaas moeten wij op basis van deze enquête constateren dat dit niet het geval is. Voor huurders en bezoekers is er 's avonds en in het weekend meestal géén parkeerplaats beschikbaar.

Over de oorzaken valt veel te zeggen. Al sinds de oplevering van City Campus Max is er sprake van een tekort aan parkeerplaatsen rondom het complex. Dit terwijl er in de parkeergarage nog genoeg lege parkeerplekken aanwezig zijn. Tijdens het bouwproces is er een verkeerde inschatting gemaakt en zijn niet de juiste normen gehanteerd qua benodigde parkeerplaatsen voor huurders. De parkeerplaatsen in de parkeergarage staan gekoppeld aan de appartementen van kopers en daarom is het juridisch lastig om hier een structurele aanpassing te doen.

Met de enquête is in ieder geval ook goed zichtbaar geworden dat huurders maar weinig mogelijkheden zien om een parkeerplaats in gebruik te nemen. Er is te weinig aanbod; het valt op dat veel huurders zich beklagen over stijgende prijzen voor ingebruikname. Veel bewoners wijzen bovendien op parkeeroverlast door werknemers van Berenschot.

3.2. Parkeren van fietsen

Uit de enquête is gebleken dat de huurders ontevreden zijn over de kwaliteit van de externe stallingsmogelijkheden. Uit de tellingen blijkt er een tekort te zijn in het aanbod van stallingen in de interne garage. Wij constateren uit de enquête dat het fietsparkeren een grote impact heeft op de beleving van de openbare buitenruimte.

Het uitgangspunt van het woonbestuur is een zo goed mogelijk gebruik van het aantal plaatsen in de interne fietsenstalling. Wij zien dat het tekort aan capaciteit leidt tot wild parkeren waarbij doorgangen worden versperd. Hiernaast leidt de inrichting van de buitenruimte ertoe dat bezoekers en bewoners fietsen buiten niet vast kunnen zetten, met een rommelig straatbeeld en overlast van omgevallen fietsen op de trottoirs als gevolg.

Voor het aanzien van het complex moet het parkeren op stoepen worden teruggebracht. Dit vergt gemeentelijke aanpassingen in de openbare buitenruimte. Het woonbestuur maakt zich hiernaast hard voor de realisatie van extra interne fietsenstallingen in leegstaande commerciële ruimten.

3.3. Overlast

Uit de enquête constateren wij een verslechterde sociale controle langs het kanaal en toename van meldingen van auto inbraken en vernielingen. Huurders ervaren met name overlast in de openbare buitenruimte, waar de sociale controle ten opzichte van binnen het complex minder sterk is.

Sinds zijn bestaan neemt het woonbestuur het gevoel van (on)veiligheid bij bewoners in verband met de tippelzone hoog op. Wij zijn echter ontzet door het aantal incidenten van overlast en vernieling.

Naar aanleiding van de reeks benoemde incidenten zijn in samenwerking met de politie, gemeente, SSH en VvE direct, zichtbare, en minder zichtbare acties in gang gezet om de veiligheid in en rondom het complex te verbeteren. Zie www.ccmx.nl/maximaal-veilig/

Hier bovenop willen wij in het voorjaar een schoonmaakactie voor de algemene buitenruimte organiseren. Een nette verzorgde omgeving kan het gevoel van veiligheid bij bewoners versterken. Zo tonen studieresultaten van de Amerikaanse politiewetenschapper George Kelling aan dat vervuiling en straatoverlast bepaalde vormen van criminaliteit uitlokt. Door symbolen van wanorde vroegtijdig en consequent aan te pakken, kunnen we dit voorkomen. Lees [hier](#) meer over de 'broken window' theorie.

3.4. Op- en aanmerkingen

Ongeveer de helft van de respondenten heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid extra op- en aanmerkingen te plaatsen die relevant zijn voor het onderzoek. De reacties variëren van bijvoorbeeld complimenten voor het initiatief, tot zeer uitgebreide reacties met veel feiten uit het verleden, of concrete voorstellen tot verbetering. Deze reacties benadrukken dat er zichtbaar sprake is van een gevoel van ontevredenheid. Hoewel wij dit liever anders zagen sterkt dit ons als woonbestuur in de overtuiging om zo veel mogelijk middelen aan te grijpen om de situatie voor bewoners op deze thema's te verbeteren. De uitslagen van deze enquête geeft het woonbestuur concrete handvatten om met het oog oplopende ontwikkelingen zoals de realisatie van Startblok en de verdere ontwikkeling van het Merwedegebied, attentie bij de media te vragen en druk bij de gemeente te leggen.

4. En verder

Twaalf personen hebben zich bereid verklaard om zich verder in te zetten. Het is goed om vast te kunnen stellen dat meer bewoners een actieve bijdrage willen leveren. Daarom wordt in maart een open vergadering van de parkeercommissie gepland. We bespreken dan in elk geval de uitkomsten van de enquête, de (voorgestelde) acties naar betrokken partijen (SSH, Gemeente, VvE). Ook zullen we dan proberen af te spreken wie welke taak op zich neemt en hoe we de huurders kunnen betrekken of informeren.

Naar aanleiding van deze enquête op- en aanmerkingen? Neem contact op met Lukas van den Boom van het woonbestuur op: woonbestuur@ccmax.nl of parkeercommissie@ccmax.nl.

Kijk voor verdere informatie op: www.ccmx.nl en volg ons op Twitter: @woonbestuurMax