

Enquête en petitie

Maandagmiddag 9 december 2024 heeft wethouder Koen Kegel (Onderwijshuisvesting) de uitkomsten van een enquête en een petitie in ontvangst genomen. Deze enquête en petitie zijn afkomstig van bezorgde wijkbewoners en hebben betrekking op het voornemen (nog geen besluit) van de gemeente om op een deel van het parkeerterrein een nieuw schoolgebouw te realiseren.

De enquête is uit eigen beweging gerealiseerd door de initiatiefnemers. De door hen opgestelde rapportage met de resultaten, wordt hier gepubliceerd met instemming van de initiatiefnemers.

De gemeente gaat de uitkomsten bestuderen en bekijken hoe de uitkomsten meegenomen kunnen worden in de verdere uitwerking van de plannen.

De gemeente waardeert de inspanningen van de initiatiefnemers en bedankt hen daarvoor.



*Hoe staan de bewoners in de
omgeving Broekweg tegenover de
huidige woonsituatie en daarbij in
het verlengde de bouw van de
extra scholen?*

Onderzoeksrapport

Amy Krommenhoek
& Joyce Krommenhoek



Voorwoord

Dit onderzoeksrapport is geschreven door Amy Krommenhoek, met ondersteuning van haar zus, Joyce Krommenhoek. Een erg belangrijke reden voor het schrijven van dit rapport en het uitvoeren van het onderzoek is omdat er overduidelijk een negatieve reactie kwam vanuit de buurt toen de bouwplannen van de samengevoegde school aan de Broekweg werden aangekondigd.

Het is duidelijk dat er meer speelt in de buurt dan alleen de zorgen over de komst van de samenvoeging van de Johannes Calvijn school en Het Christal. De auteurs en opzetters van dit onderzoek, zijn beide zelf altijd woonachtig geweest aan de Broekweg. Daarom hebben zij zelf niet deelgenomen aan de enquête vanuit integriteit naar het onderzoek, maar zien wel het belang van de buurt als prioriteit.

Joyce Krommenhoek heeft zich gemeld als vertegenwoordiger voor de buurt, met achter de schermen haar zus Amy Krommenhoek die de resultaten heeft verwerkt in dit rapport. Op maandag 9 december 2024, zullen zij dit onderzoeksrapport overhandigen aan de gemeente en andere belanghebbenden.

Inhoudsopgave

Voorwoord	1
Inhoudsopgave	2
Samenvatting	3
Achtergrond onderzoek	4
Situatieomschrijving	4
Verkeersveiligheid	4
Parkeergelegenheid	4
Woonrust/woongenot	5
Onderzoeksopzet en uitvoering	6
Resultaten	7
Verkeersveiligheid	10
Parkeergelegenheid	16
Woonrust	19
Conclusie	24
Verkeersveiligheid	24
Parkeergelegenheid	24
Woonrust	24
Discussie	25
Aanbevelingen	26
Tabellen, grafieken en kaarten	27
Blokverdeling	27
Tabellen	28
Grafieken	33
Kaarten	35
Bijlagen	40
Enquete	40
Beschrijvingen van gevaarlijke momenten door bewoners	47

Samenvatting

De Johannes Calvijnsschool en Het Christal zijn twee basisscholen met beide een eigen locatie in de Gemeente Vlaardingen. De Johannes Calvijnsschool is gehuisvest in de Westwijk, en Het Christal in Ambacht. Beide scholen van elk 100 leerlingen worden gefuseerd en het plan van de gemeente is om dit te realiseren op een deel van het parkeerterrein gelegen aan de Broekweg. Een enquête, opgesteld vanuit bewoners zelf en verspreid onder 1.100 huishoudens, benadrukt de impact van de plannen op drie kerngebieden: verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en woonrust. Met een responsratio van 21,8% met 246 reacties gaven 92% van de respondenten aan tegen de schoollocatie te zijn.

Kernpunten uit het onderzoek:

1. Verkeersveiligheid:

- 70% van de respondenten ervaart gevaarlijke verkeerssituaties, met dubbel parkeren en onverwacht gedrag van weggebruikers als grootste oorzaken.
- 48% maakt minimaal wekelijks gevaarlijke situaties mee.
- De huidige infrastructuur is onvoldoende voorbereid op piekmomenten, en de komst van een school zal de situatie verder verslechteren.

2. Parkeergelegenheid:

- 87,3% van 189 gebruikers vindt het lastig een parkeerplek te vinden na 18.00 uur.
- Extra parkeerdruk door de school wordt gevreesd zonder structurele oplossingen zoals uitbreiding of compensatie.

3. Woonrust:

- Geluidsoverlast, hangjongeren en verlies van groen worden als bedreigingen voor de leefbaarheid genoemd.
- 57% vreest een negatieve impact op de woningwaarde door de bouw van de extra school.

Conclusie en Aanbevelingen:

- De brede weerstand (92%) tegen de locatie benadrukt de noodzaak tot heroverweging.
- Onafhankelijke metingen naar verkeers-, parkeer- en geluidsimpact zijn essentieel om problemen objectief te adresseren.
- Betrek bewoners intensief bij besluitvorming en onderzoek alternatieve locaties of compensaties.

Deze bevindingen wijzen op significante uitdagingen en benadrukken het belang van zorgvuldige afwegingen om de leefbaarheid in de wijk te waarborgen.

Achtergrond onderzoek

De hoofdvraag die beantwoord zal worden door middel van het onderzoek luidt als volgt:

“Hoe staan de bewoners in de omgeving Broekweg tegenover de huidige woonsituatie en daarbij in het verlengde de bouw van de extra school?”

De hoofdvraag richt zich vooral op het verkrijgen van inzicht in de mening van de bewoners over hun huidige woonomgeving, specifiek in relatie tot de mogelijke schoolbouw. Daarnaast zal worden onderzocht welke zorgen of verwachtingen de bewoners hebben met betrekking tot verschillende aspecten van hun woonomgeving.

Voornamelijk waren er steeds drie overkoepelende kernfactoren die terugkeerden in gesprekken met de bewoners: **Verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en woonrust (geluidsoverlast)**. Deze drie begrippen kwamen veelvuldig naar voren in de eerste bijeenkomst van de gemeente op 2 oktober. Hierdoor is er gekozen om dieper in te gaan op de drie bovengenoemde thema's met het onderzoek, aldus ook de enquête. Er heeft een achtergrond onderzoek per thema plaatsgevonden en daarbij worden ook eventuele sub-vragen gesteld die zullen helpen het uiteindelijke antwoord te vinden op de onderzoeksvraag. *Daarom wordt dus ook gevraagd naar (andere) belangrijke factoren voor bewoners waar zij zich zorgen over maken met betrekking tot de bouw van de school.*

Situatieomschrijving

Bij de hoofdlocatie van 't Palet was er sprake van (geluid)overlast, wat heeft geleid tot het besluit om de groepen over twee locaties te verspreiden. Dit roept de vraag op in hoeverre het haalbaar is om 16 groepen plus een kinderdagverblijf op de Broekweg te huisvesten. Momenteel kent de Broekweg al een combinatie van functies, waaronder zes groepen leerlingen inclusief verblijven, een kerk, een moskee, een café, een intensief gebruikt parkeerterrein, en een speeltuin die door 't Palet wordt gebruikt. Daarnaast bevinden zich binnen een straal van 150 meter twee andere scholen: de hoofdlocatie van 't Palet en de Bavinckschool. Ook de beperkte toegangswegen naar en van de wijk spelen een rol. Het is daarom belangrijk om deze locatie grondig te evalueren, rekening houdend met alle relevante aspecten die van invloed zijn op het plaatsen van een schoolgebouw in een woonwijk.

Verkeersveiligheid

Een essentieel onderwerp is verkeersveiligheid omdat de komst van een nieuwe school in de omgeving Broekweg vragen oproept over de impact op de verkeerssituatie. In dit gedeelte van het achtergrond onderzoek wordt er gekeken naar statistieken en maatregelen in het kader van verkeersveiligheid. Er zijn artikelen en instanties die veel aandacht geven voor het verbeteren van de verkeersveiligheid rondom scholen, met maatregelen zoals snelheidsbeperkingen, verkeersdrempels en verbeterde oversteekplaatsen.

Door middel van het kwantitatieve onderzoek kan worden onderzocht *hoe de bewoners de huidige verkeerssituatie, en daarnaast de verkeersveiligheid ervaren in de omgeving Broekweg*. Eventuele knelpunten in het verkeer zullen moeten worden besproken en in beeld worden gebracht, met in het verlengde de zorgen die de bewoners ondervinden met de komst van het extra schoolgebouw.

Parkeergelegenheid

In de afgelopen jaren is het aantal auto's in Nederland fors gestegen, met 400.000 nieuwe voertuigen in vier jaar tijd. Dit heeft geleid tot een hogere parkeerdruk, vooral in stedelijke woonwijken. Veel gemeenten voeren betaald parkeren in of breiden bestaande zones uit om de druk te verlichten.

De laatste tijd voeren ook steeds meer gemeenten parkeerdrukmetingen uit om inzicht te krijgen in de problematiek. Deze metingen bestaan uit het verzamelen van de bezettingsgraden en het typeren van de parkeerder, bijvoorbeeld bewoner/bezoeker/forens. Aan de hand van deze metingen kan de gemeente gerichte maatregelen nemen, zoals het optimaliseren van vergunningen of de aanleg van extra parkeerplaatsen.

Het brengen en halen van de kinderen door de ouders verhoogt de parkeerdruk en veroorzaakt overlast in de omliggende wijken. Vandaar om de hoofdvraag te onderbouwen, zal met het onderzoek worden onderzocht *in welke mate bewoners overlast ervaren door de huidige parkeersituatie*.

Woonrust/woongenot

Het laatste, veel al overkoepelend thema, is het woonrust en woongenot wat mensen beschreven tijdens de bijeenkomst van de gemeente. *Hoe belangrijk vinden bewoners het behouden van een rustige woonomgeving?* Hierbij is het ook het doel om de eventuele geluidsoverlast in kaart te brengen.

Onderzoeksopzet en uitvoering

Op woensdag 2 oktober organiseerde de gemeente een bijeenkomst in de kerk voor omwonenden, met als doel hen de gelegenheid te geven vragen te stellen. De opkomst was redelijk, maar er werd snel aangegeven dat veel bewoners geen uitnodiging hadden ontvangen. Deze bijeenkomst fungeerde als focusgroep voor dit onderzoeksrapport. Er werden zorgen geuit over de huidige situatie, die het woongenot onder druk zet.

De onderzoeksgroep bestond uit omwonenden, evenals andere frequente gebruikers van het parkeerterrein. Hiervoor werd er verder uitgebreid door de uitnodiging van de enquête ook te delen aan de kerk, moskee en café. De resultaten zijn uiteindelijk verwerkt met EXCEL. Door de bewoners hun straatnaam en huisnummergroep in te laten vullen, kon er een beeld geschetst worden waar en welke overlast werd ervaren.

Verskillende vragen en onderwerpen die naar voren kwamen, werden verwerkt in een enquête, met drie hoofdthema's: verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en woonrust. Bewoners konden aanvullingen geven en meedenken over mogelijke oplossingen. De enquête was online beschikbaar via opiniebroekweg.wordpress.com, daarnaast werd ook de mogelijkheid benoemd om een papieren versie in te vullen om ook de bewoners te bereiken die dit fijner vinden dan de digitale versie. Deze papieren versie van de enquête is ook een tiental keer ingeleverd, wat zeker de betrokkenheid heeft laten zien van de buurt.

Er werden 1.100 brieven verspreid naar de direct omwonenden, met een bijbehorende enquête. De brieven werden op 18 oktober verspreid, gevolgd door flyers met een QR-code naar de enquête. De enquête was open voor reacties van 18 oktober 2024 tot 12 november 2024. Er waren 246 reacties op de 1100 uitnodigingen die per brief waren verspreid, wat een responsratio van 22,3% weergeeft. Er waren uiteindelijk 6 reacties die buiten de directe doelgroep vielen of hun straat anoniem wilde houden, zonder deze reacties blijft de responsratio nog steeds op een voldoende 21,8% vanuit de aangeschreven wijk.

De enquête is opgedeeld in meerdere delen, waaronder de drie kernbegrippen: Verkeersveiligheid, parkeergelegenheid en woonrust(geluidsoverlast). De enquête was zorgvuldig opgesteld om neutrale antwoorden te stimuleren en de meningen van bewoners over hun woongenot en de mogelijke komst van de school vast te leggen. De enquête en brief zijn terug te vinden in de bijlagen.

Grotendeels van de enquête was gecreëerd om kwantitatieve informatie te verkrijgen, maar bij elke afsluiting van een thema hebben de bewoners ook de mogelijkheid gekregen om eventueel hun antwoord aan te vullen of zorgen te benoemen die niet naar voren kwamen in de enquête. Ook werd er gevraagd bij elk thema of zij eventueel een oplossing hadden voor het genoemde mogelijke probleem.

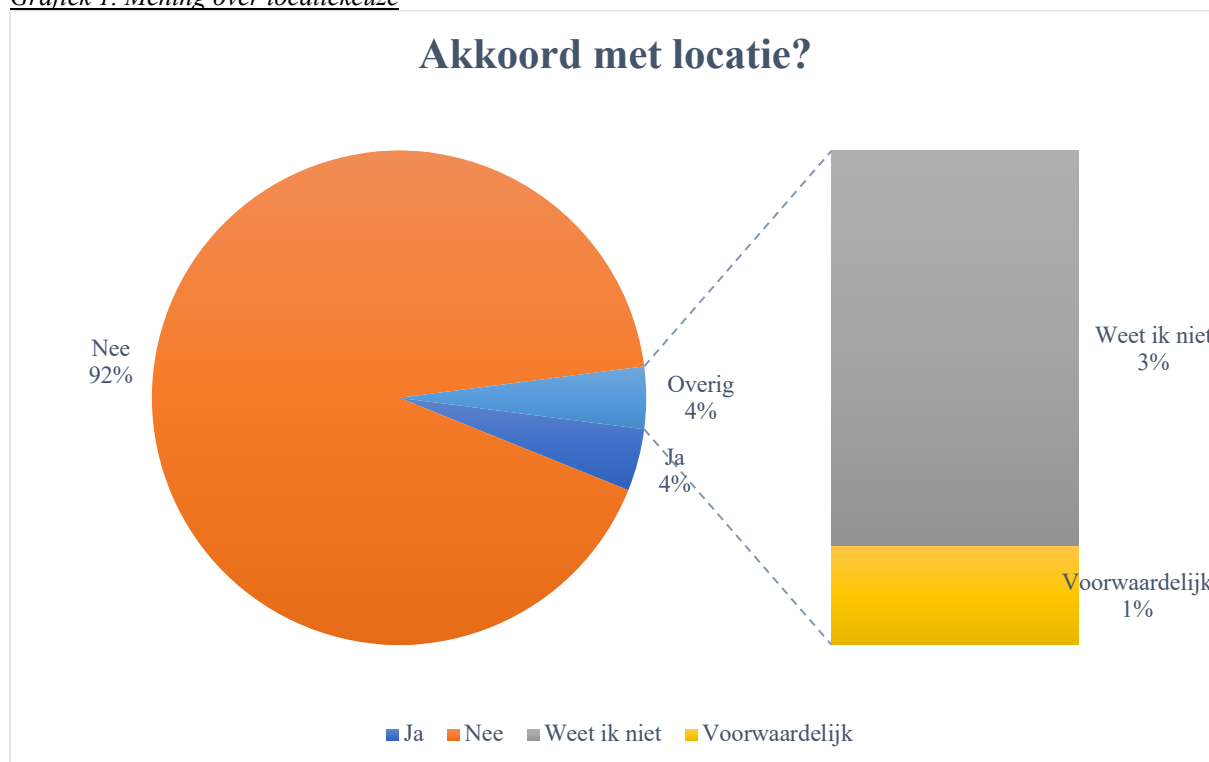
Resultaten

Aan het begin van de enquête werd er gevraagd of de bewoners het eens waren met de keuze voor de locatie aan de Broekweg voor de samengevoegde school. **Bijna 92% van de 246 respondenten geeft aan het niet eens te zijn met de keuze van de gemeente.**

Tabel 1. Mening over locatiekeuze

<i>Akkoord met locatie?</i>	<i>Absolute Frequentie</i>	<i>Relatieve Frequentie (%)</i>	<i>Cumulatieve Frequentie (%)</i>
<i>Ja</i>	10	4,1%	4,1%
<i>Nee</i>	226	91,9%	95,9%
<i>Weet ik niet</i>	8	3,3%	99,2%
<i>Voorwaardelijk</i>	2	0,8%	100,0%
<i>Eindtotaal</i>	246	100,0%	

Grafiek 1. Mening over locatiekeuze



Naast dat de mening over de locatie werd gevraagd, is er ook gevraagd of de bewoners belang hebben bij de komst van de school in de wijk. Redenen zou kunnen zijn zoals werk, of (klein) kinderen die mogelijk naar de nieuwe school zouden gaan. **Vrijwel 98% van de 246 respondenten zegt geen belang te hebben bij de komst van de school.**

Tabel 2. Belang bij komst school

<i>Belang bij komst school?</i>	<i>Absolute Frequentie</i>	<i>Relatieve Frequentie (%)</i>	<i>Cumulatieve Frequentie (%)</i>
<i>Ja</i>	5	2,0%	2,0%
<i>Nee</i>	241	98,0%	100,0%
<i>Totaal</i>	246	100%	

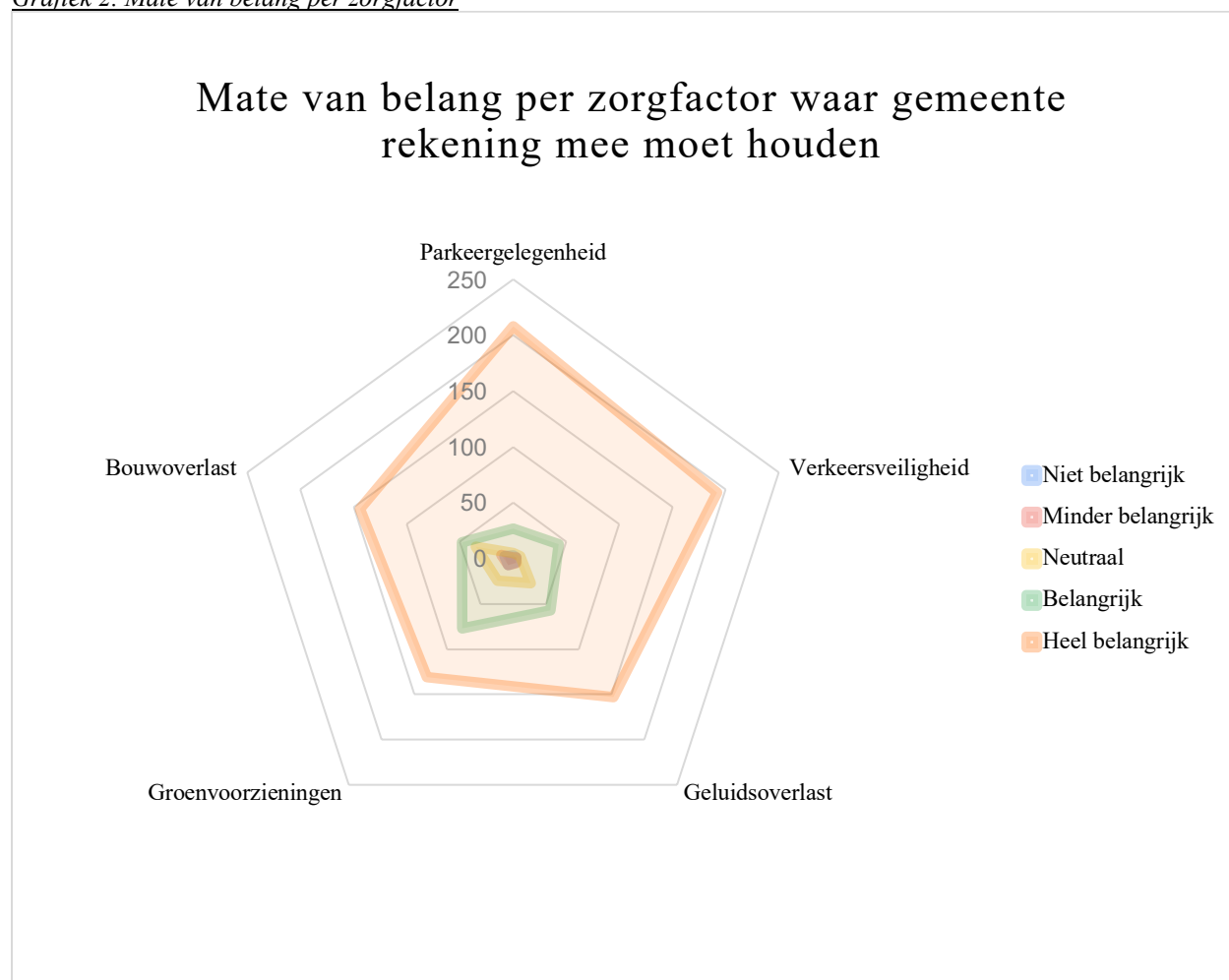
Wat zijn de meest genoemde en belangrijke factoren voor de bewoners waar zij zich zorgen over maken met betrekking tot de bouw van de school?

Er waren 5 factoren benoemd in de bijeenkomst: parkeergelegenheid, verkeersveiligheid, geluidsoverlast, groen in de omgeving en de bouwplannen/bouwoverlast. De bewoners konden aangeven op een schaal van 1 tot 5 hoe belangrijk zij vonden dat hier rekening mee gehouden moet worden vanuit de gemeente, als de scholen aan de Broekweg worden gebouwd. Deze antwoorden zijn geteld in de tabel hieronder. **De radar chart toont aan dat de bewoners verkeersveiligheid en parkeergelegenheid als de meest belangrijke factoren beschouwen.** Geluidsoverlast wordt ook vaak als belangrijk ervaren, terwijl groenvoorzieningen en bouwoverlast minder urgent worden gevonden door bewoners in vergelijking met de andere factoren.

Tabel 3. Mate van belang per zorgfactor

Mate van belang per zorgfactor	Niet belangrijk	Minder belangrijk	Neutraal	Belangrijk	Heel belangrijk
Parkeergelegenheid	3	1	5	27	208
Verkeersveiligheid	3	3	7	43	192
Geluidsoverlast	4	5	27	57	153
Groenvoorzieningen	7	7	24	77	131
Bouwoverlast	8	11	35	48	144

Grafiek 2. Mate van belang per zorgfactor



Andere zorgen, niet in specifieke volgorde, genoemd door bewoners toen zij werden gevraagd naar eventueel aanvullende zorgen, zijn:

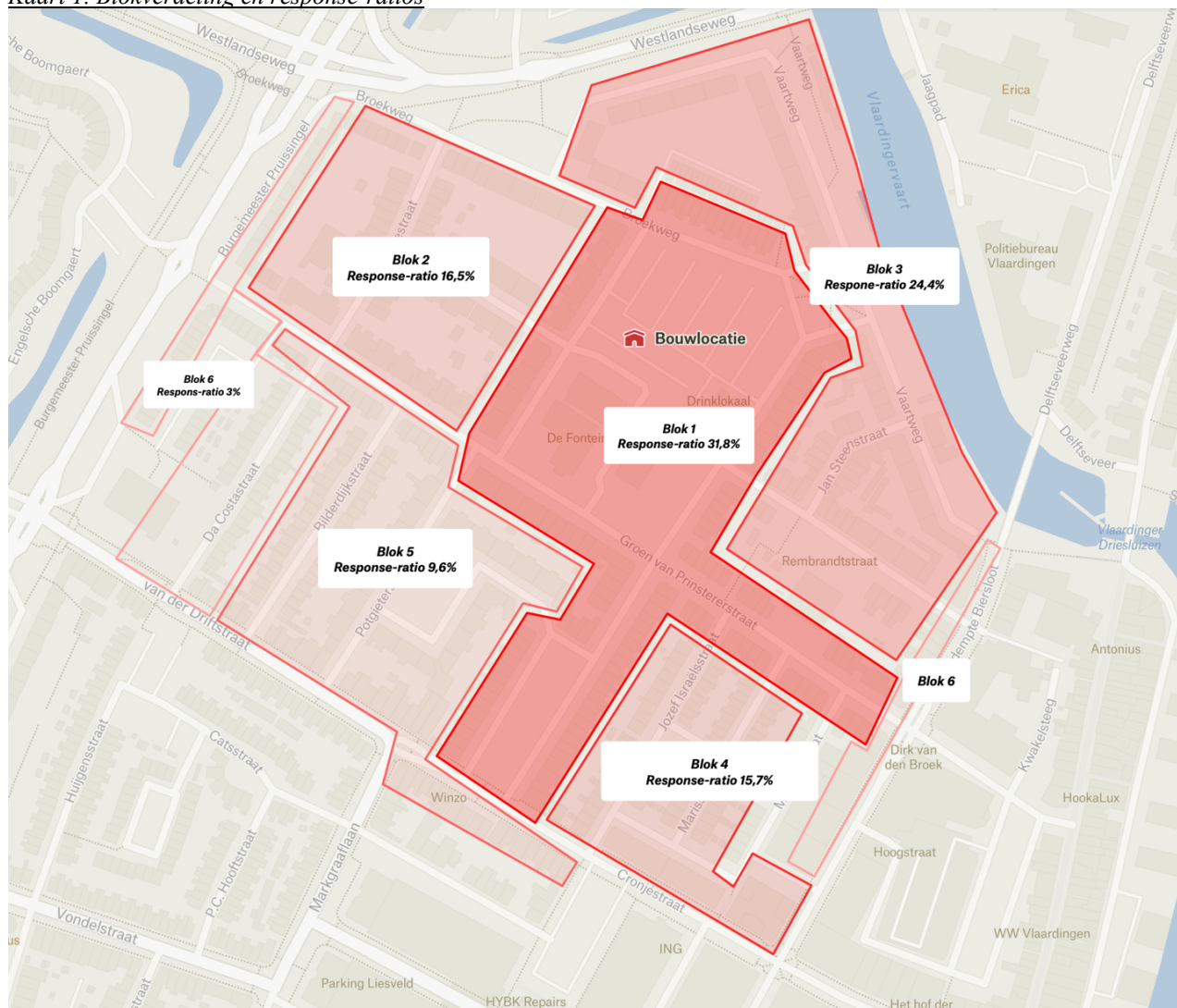
- ☐ Veiligheid voor de kinderen
- ☐ Meer hangjongeren in de omgeving
- ☐ Fijnstof/uitlaatgassen/luchtvervuiling
- ☐ Bedrijfswagens, busjes die in de wijk zullen gaan parkeren
- ☐ Vermindering van toegang voor hulpdiensten
- ☐ Toenemende verkeersdruk
- ☐ Schade aan huizen d.m.v. bouwen, waardevermindering van woningen
- ☐ Geen evenementen meer op het plein

Verkeersveiligheid

Hoe wordt de huidige verkeerssituatie ervaren in de omgeving van de school aan de Broekweg door de bewoners?

Voor meerdere analyses in dit totale onderzoek is er een kaart van de buurt gecreëerd. De buurt is hiervoor in 6 blokken opgedeeld met de daarbij behorende respons-ratio. De aantal reacties per blok zijn gedeeld door het aantal adressen. Enkele zijn minder representatief vanwege het lage respons-ratio, deze zijn allen daarom dus ook vermeld per blok.

Kaart 1. Blokverdeling en response-ratios



Tabel 4. Blokverdeling en respons-ratios

<i>Blok</i>	<i>Aantal reacties</i>	<i>Aantal adressen</i>	<i>Respons-ratio</i>
1	92	289	31,83%
2	25	152	16,45%
3	57	234	24,36%
4	28	178	15,73%
5	24	251	9,56%
6	12	392	3,06%
Totaal	238	1496	

Blok 1 is op deze manier gevormd omdat, naast dat dit de direct omliggende woningen zijn van het plein, ook een beeld geeft van de meest gebruikte verkeersstroom. Dit zijn de grote straten die als een “lus” door de wijk heen ligt. Het gaat om de Groen van Prinstererstraat, de Broekweg, dr. Abraham Kuypersstraat en het Schravendijplein. De overige blokken zijn opgedeeld in relatie tot afstand van het plein.

Alle 238 respondenten die zijn of haar adres hebben opgegeven die in deze wijk valt, hebben aangegeven op een schaal van 1 tot 5 hoe veilig tot onveilig zij de verkeerssituatie ervaren. Dit is gedaan om de subjectieve verkeersveiligheid te weergeven tijdens de ophaaltijden in vergelijking tot de veiligheid buiten de ophaaltijden.

Veiligheid schaal per kleur

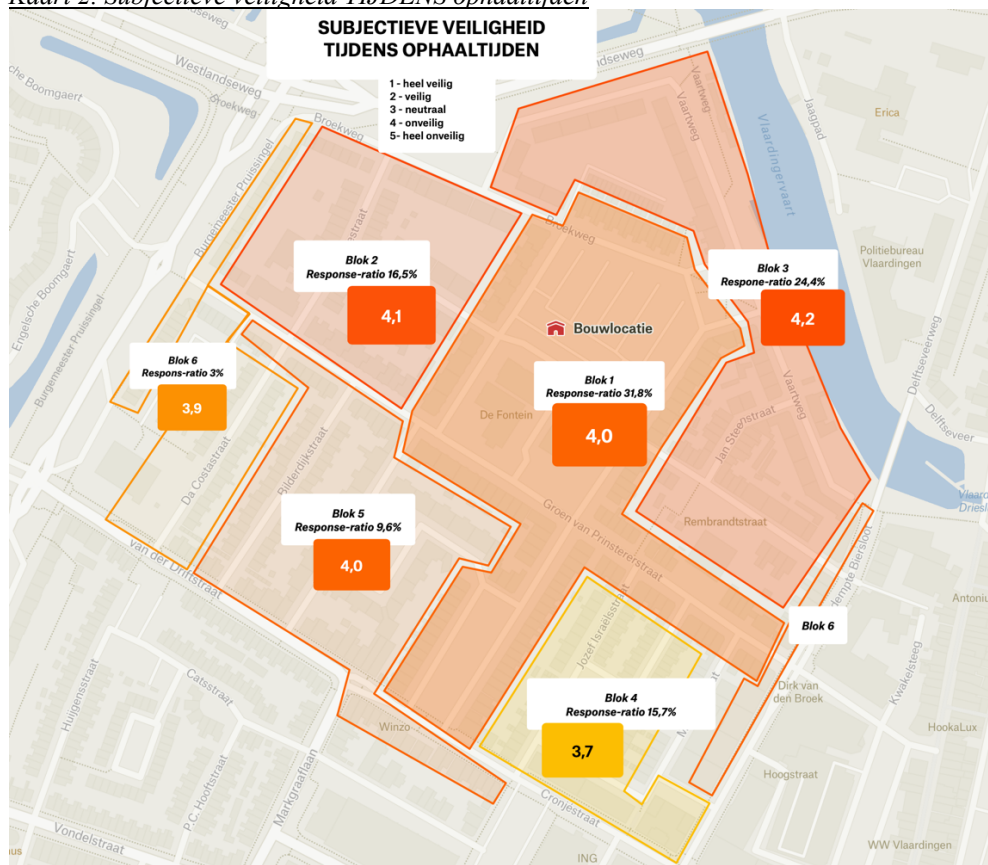
1 - HEEL VEILIG	2 - VEILIG	3 - NEUTRAAL	4 - ONVEILIG	5 - HEEL ONVEILIG
-----------------	------------	--------------	--------------	-------------------

Tabel 5. Blokverdeling gemiddelde subjectieve verkeersveiligheid tijdens en buiten ophaaltijden

Bloknummer	Gemiddelde van subjectieve veiligheid tijdens ophaaltijden	Gemiddelde van subjectieve veiligheid buiten ophaaltijden	Response-ratio
1	4,0	3,0	31,83%
2	4,2	3,1	16,45%
3	4,1	2,6	24,36%
4	3,7	2,9	15,73%
5	4,0	3,1	9,56%
6	3,9	3,0	3,06%

Op de volgende pagina is visueel in kaart gebracht wat de perceptie is van de bewoners van de verkeersveiligheid. **Over het algemeen ervaren de respondenten een neutrale verkeersveiligheid (3) buiten de ophaaltijden, in tegenstelling tot tijdens de ophaaltijden. Hier wordt namelijk over het algemeen de subjectieve verkeersveiligheid beschreven als onveilig (4).**

Kaart 2. Subjectieve veiligheid TIJDENS ophaaltijden



Kaart 3. Subjectieve veiligheid BUITEN ophaaltijden



Wanneer de bewoners de vraag kregen of zij **gevaarlijke verkeerssituaties hebben meegemaakt in de omgeving Broekweg tijdens de breng en ophaaltijden**, bevestigde maar liefst **70,3% van de respondenten met 'Ja'**. Daarnaast vermeldde 13,8% van de respondenten 'Nee', en 15,9% gaf aan dat dit niet van toepassing is voor hen. De respondenten die aangaven dat zij een gevaarlijke verkeerssituatie hebben meegemaakt kregen vervolgens vier extra vragen die hier dieper op ingingen.

De 70,3% ofwel 173 respondenten werden gevraagd een moment te beschrijven van een gevaarlijke verkeerssituatie die zij hebben meegemaakt. Enkele citaten van de 94 reacties zullen hieronder worden aangehaald, voor de complete lijst aan reacties wordt verwezen naar de bijlagen.

“Middagspits, stonden allemaal auto's achter elkaar en op de stoepen. Ik moest gevaarlijke manoeuvres maken om de gratis parkeerplaats te kunnen bereiken. Ook de kinderen op de fiets die zonder te kijken gingen oversteken.”

In vele situaties werd benoemd dat kinderen vaak de straat oprennen, niet opletten en zomaar oversteken. **Het gevaar voor de kinderen op de weg werd veelvuldig genoemd, maar ook het rijgedrag van ouders.** Dubbel geparkeerde auto's, autodeuren die zomaar opengaan, éénrichtingsverkeer wat genegeerd wordt, en hoge snelheden van automobilisten zijn meerdere keren benoemd door verschillende bewoners.

“Als ik om 8.30 mijn straat wil verlaten kom ik met grote regelmaat gehaaste mensen tegen die in de tegenovergestelde richting rijden om tijd te besparen. Er zijn zelfs mensen die niet willen worden aangesproken op het duidelijke bord aan het begin van de straat.”

Meerdere malen werd **ook het kruispunt van de Broekweg met Groen Van Prinstererstraat aangehaald als gevaarlijk**, de locatie waar het tijdelijke gebouw van 't Palet zich bevindt.

Dezelfde 173 respondenten die aangaven gevaarlijke situaties te hebben meegemaakt, werden gevraagd hoe vaak zij gevaarlijke verkeerssituaties meemaken of observeren in de omgeving Broekweg tijdens de breng en ophaaltijden. Hieronder weergeeft de frequentietabel aan dat **68% van de 173 respondenten zeggen dat zij minimaal wekelijks gevaarlijke situaties meemaken**. Wanneer de overige 73 respondenten (die geen gevaar hebben meegemaakt) zouden worden meegeteld in de tabel, komt het uit op bijna 48% van alle respondenten. $((40+78)/246) * 100\%$

Tabel 6. Frequentie gevaarlijke verkeerssituaties (totaal 173 respondenten)

Frequentie gevaarlijke verkeerssituaties	Absolute frequentie	Relatieve frequentie (%)	Cumulatieve frequentie (%)
Dagelijks (1)	40	23,1%	23,1%
Wekelijks (2)	78	45,1%	68,2%
Maandelijks (3)	45	26,0%	94,2%
Zelden (4)	9	5,2%	99,4%
Nooit (5)	1	0,6%	100,0%
Eindtotaal	173	100%	

De 173 respondenten werden gevraagd waardoor, of door wie, de gevaarlijke verkeerssituaties worden gecreëerd. De antwoorden zijn in de tabellen hieronder af te lezen.

Tabel 7. Oorzaken onveilige verkeerssituaties (totaal 173 respondenten)

Oorzaak gevaar	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)
<i>Gevaar door ouders</i>	152	61,8%
<i>Gevaar door kinderen</i>	115	46,7%
<i>Gebrek aan ruimte</i>	128	52,0%
<i>Onzorgvuldigheid verkeersdeelnemers</i>	134	54,5%
<i>Gebrek aan verkeersbegeleiding</i>	71	28,9%

Tabel 8. Verkeersdeelnemers die gevaarlijke verkeerssituaties creëren (totaal 173 respondenten)

Verkeersdeelnemers die gevaar creëren	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)
<i>Auto</i>	163	66,3%
<i>Fietser</i>	99	40,2%
<i>Voetganger</i>	73	29,7%

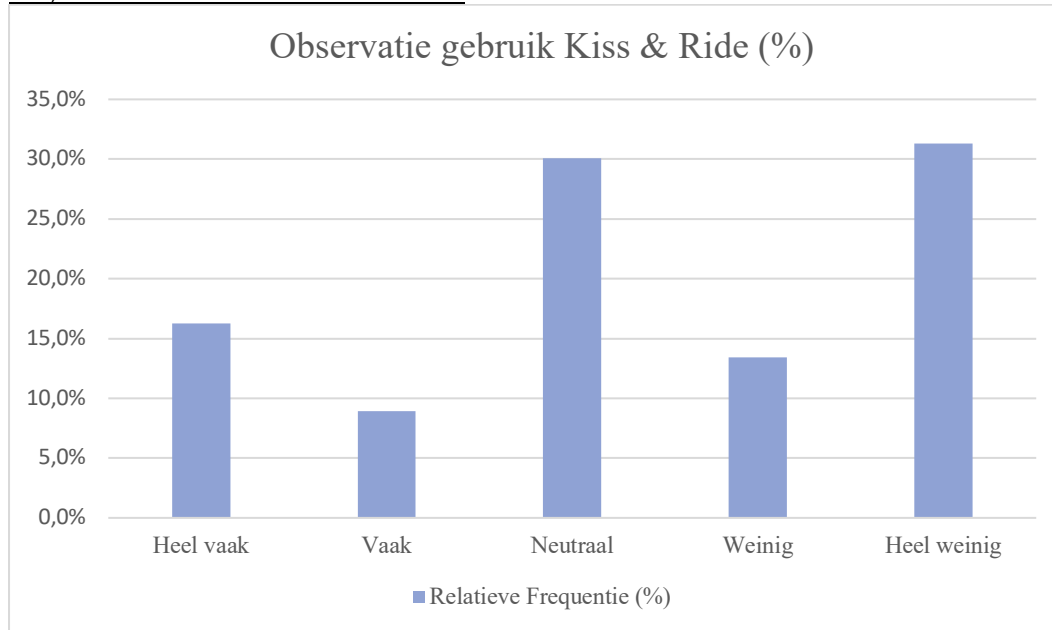
Uit de tabellen blijkt dat bewoners een aantal belangrijke oorzaken en verkeersdeelnemers aanwijzen die bijdragen aan onveilige verkeerssituaties in de wijk. Deze inzichten zijn gebaseerd op de antwoorden van 173 respondenten, en schrijven deze voornamelijk toe aan **ouders in het verkeer (61,8%), en onzorgvuldige verkeersdeelnemers (54,5%)**, gevolgd door het gebrek aan ruimte (52%) en kinderen in het verkeer (46,7%). Daarnaast worden **auto's (66,3%) het vaakst gezien als veroorzaker van gevaar als verkeersdeelnemer**, gevolgd door fietsers (40,2%) en voetgangers (28,9%). In een aantal open antwoorden werden als verkeersdeelnemers fat-bikes en scooters ook meerdere keren aangehaald.

De totale onderzoeksgroep werd gevraagd hoe vaak de huidige Kiss & Ride wordt gebruikt volgens hun observatie. De reacties lagen redelijk verspreid uit elkaar. 30,1% heeft namelijk een neutrale houding hiertegenover.

Tabel 9. Gebruik Kiss & Ride observatie

Gebruik Kiss & Ride observatie	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
<i>Heel vaak</i>	40	16,3%	16,3%
<i>Vaak</i>	22	8,9%	25,2%
<i>Neutraal</i>	74	30,1%	55,3%
<i>Weinig</i>	33	13,4%	68,7%
<i>Heel weinig</i>	77	31,3%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Grafiek 3. Gebruik Kiss & Ride observatie



De categorieën “heel vaak” (16,3%) en “heel weinig” (31,3%) staan tegenover elkaar, wat aangeeft dat er uiteenlopende ervaringen of waarnemingen zijn. De scores “(heel) vaak” zijn samen goed voor 25,2%, terwijl de scores “(heel) weinig” 44,7% vertegenwoordigen. Dit geeft aan dat **de waarneming van minder gebruik van de Kiss & Ride sterker aanwezig is**. Omdat dit slechts een observatie vanuit bewoners, zou hier meer onderzoek naar gedaan moeten worden.

Oplossingen verkeersveiligheid

De meest genoemde oplossingen, niet op specifieke volgorde, richten zich op:

- ☐ Geen nieuwe scholen in de wijk
- ☐ Stimuleren van fietsen en lopen naar school in plaats van autogebruik
- ☐ Reguleren van verkeersstroom door eenrichtingsverkeer en/of aangepaste infrastructuur.
- ☐ Gebruik kiss & ride
- ☐ Snelheidsbeperkingen en verkeer remmende maatregelen
- ☐ Strengere handhaving en toezicht tijdens piekmomenten

Parkeergelegenheid

In welke mate ervaren bewoners overlast door de huidige parkeersituatie?

De resultaten geven inzicht in de parkeeroverlast die de bewoners aangeven te ervaren. De meest voorkomende parkeerproblemen zijn: **Geen plek kunnen vinden (67,9%), dubbel geparkeerde auto's (68,3%) en asociaal geparkeerde auto's (66,7%)**. Deze problemen worden elk door bijna twee derde van de respondenten benoemd.

Tabel 10. Frequentie soort parkeerprobleem

Soort parkeerprobleem	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)
<i>Geen plek kunnen vinden</i>	167	67,9%
<i>Dubbel parkeren</i>	168	68,3%
<i>Asociaal geparkeerde auto's</i>	164	66,7%

Andere aanvullingen die bewoners opgaven als parkeerproblemen zijn:

- ☐ Invalideplekken en oplaadpunten bezet
- ☐ Parkeren op stoep of stilstaan midden op de weg tijdens ophaaltijden
- ☐ Parkeren met draaiende motoren
- ☐ Twee parkeerplekken in beslag nemen
- ☐ De stoep wordt gebruikt als inrit en uitrit voor het parkeerterrein
- ☐ Niet betalende bezoekers
- ☐ Ver weg moeten parkeren ondanks het hebben van een parkeervergunning
- ☐ Parkeerdrukke tijdens markt, moskee- en kerkdiensten.

Ter controle is er onderzocht of vergunningshouders en niet-vergunningshouders verschillen in het gebruik van het Marktpllein. Dit, omdat na 19:00 tot 07:00 ook geparkeerd mag worden in de wijk voor de bewoners zonder vergunning. Voor deze analyse zijn de kolommen “dagelijks” tot “maandelijks” bij elkaar opgeteld en benoemd als regelmatig gebruik, en “zelden” tot “nooit” als weinig tot geen gebruik van het Marktpllein.

Tabel 11. Parkeervergunning vs. gebruik schaal 1 tot 5 Marktpllein

Parkeervergunning vs. gebruik Marktpllein	Dagelijks	Wekelijks	Maandelijks	Zelden	Nooit	Eindtotaal
<i>Parkeervergunning</i>	11	37	25	77	41	191
<i>Geen parkeervergunning</i>	21	2	4	3		30
Eindtotaal	32	39	29	80	41	221

Tabel 12. Parkeervergunning vs. regelmatig/weinig gebruik Marktpllein

Parkeervergunning vs. gebruik Marktpllein	Regelmatig gebruik	Weinig tot geen gebruik	Eindtotaal
<i>Met vergunning</i>	73	118	191
<i>Zonder vergunning</i>	27	3	30
Eindtotaal	100	121	221

Chi-kwadraattoets: $p = 3.40 \times 10^{-7}$
Fisher's Exact test: $p = 5.95 \times 10^{-8}$

Zowel een chi-kwadraattoets ($p = 3.40 \times 10^{-7}$) als een Fisher's Exact test ($p = 5.95 \times 10^{-8}$) werden toegepast en tonen aan dat het verschil significant is ($p < 0.05$) **Niet vergunningshouders maken aanzienlijk vaker regelmatig gebruik van het Marktpllein (90%) dan vergunningshouders (38%)**

Om te bepalen of vergunninghouders en niet-vergunninghouders significant verschillen in hun ervaring met het vinden van een plek, zijn statistische toetsen uitgevoerd. Hieronder is de cross-tabel

13 te lezen met de variabele wel/geen parkeervergunning, en of zij “geen plek vinden” classificeren als een parkeerprobleem.

Tabel 13. Bezit parkeervergunning vs. Parkeerprobleem geen plek kunnen vinden

Bezit parkeervergunning vs. parkeerprobleem	Parkeerprobleem is “geen plek kunnen vinden”	Parkeerprobleem is niet “geen plek kunnen vinden”	Eindtotaal
Parkeervergunning	129	64	193
Geen parkeervergunning	26	6	32
Nvt (bijv. geen auto)	12	9	21
Eindtotaal	167	79	246

Nadat dit omgezet was in percentages, gaven 66,9% van vergunninghouders aan geen plek te kunnen vinden, en 81,3% van de niet-vergunningshouders. Om te bepalen of vergunninghouders en niet-vergunninghouders significant verschillen in het ervaren van parkeerproblemen, is er een Chi-Kwadraattoets en een Fisher’s Exact test uitgevoerd op de tabel hierboven.

*Chi-kwadraattoets: $p=0.154$
Fisher’s Exact test: $p=0.148$*

In beide gevallen is de p-waarde groter dan de gebruikelijke drempel van 0.05, wat betekent dat het waargenomen verschil niet statistisch significant is. Het verschil in percentage kan dus toeval zijn. Verdere analyse met een grotere steekproef kan nodig zijn voor meer zekerheid. Voornamelijk omdat vergunninghouders altijd in de wijk zullen willen parkeren dicht bij hun woning, wat overdag betaald parkeren is. Niet-vergunninghouders zullen sneller uitwijken naar het gratis parkeerterrein, tenzij zij tussen 19:00 en 07:00 willen parkeren in de wijk. Dit vergt verder onderzoek naar de parkeerdruk in de wijk, zeker met betrekking tot bepaalde tijdstippen.

Bij het vinden van een parkeerplek op het Marktpllein na 18:00 geeft een meerderheid de bewoners aan dit als problematisch te ervaren, dit is tabel 14 hieronder af te lezen. De vraag mocht opengelaten worden als de respondent geen gebruik maakte van het Marktpllein, of als dit niet van toepassing is op hun situatie. **Van de 189 reacties gaf 87,3% aan, het moeilijk (25,4%), of zelfs heel moeilijk (61,9%), om een plek te vinden op het Marktpllein na 18:00.**

Tabel 14. Moeilijkheidsgraad Parkeersituatie Marktpllein na 18:00

Moeilijkheid parkeer situatie	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Heel makkelijk (1)	4	2,1%	2,1%
Makkelijk (2)	3	1,6%	3,7%
Neutraal (3)	17	9,0%	12,7%
Moeilijk (4)	48	25,4%	38,1%
Heel moeilijk (5)	117	61,9%	100,0%
Eindtotaal	189	100,0%	

Parkeerprobleem Mariskwartier

Dat niet-vergunningshouders vaak afhankelijk zijn van het Marktpllein als locatie om te parkeren, komt ook naar voren in een aantal reacties van respondenten die wonen in het Mariskwartier.

“Het overgrote gedeelte van de bewoners van het Mariskwartier (met een sociale huurwoning) krijgt géén parkeervergunning en maakt dus gebruik van de gratis parkeerplaatsen op de Broekweg, dit om de hoge parkeerkosten op straat en parkeergarages te mijden”

Aan de hand van de reacties op de open vragen, is op te merken dat dit wel degelijk een probleem is wat speelt onder de bewoners van het Mariskwartier. Omdat er niet genoeg representatieve data aanwezig is vanuit deze bewoners, kan dit helaas niet verder onderzocht worden in dit onderzoek.

Parkeergelegenheid beveiligd parkeerterrein

In de aparte sectie waarbij werd gevraagd of de respondenten gebruik maakten van het beveiligd parkeerterrein voor bestelwagens, busjes en caravans op het Marktpllein waren er 13 respondenten die hier “Ja” op antwoordden. Ofwel 5,3% van de respondenten maken gebruik van het beveiligd parkeerterrein. **Zij vertelden in hun reacties dat het (erg) belangrijk is dat de beveiligde parkeermogelijkheid blijft bestaan.** Naast dat zij wellicht verder moeten lopen, werd er gevraagd naar eventuele andere gevolgen of zorgen die zij ondervinden.

Een aantal benoemden **de veiligheid**. Een respondent zei bang te zijn voor meer inbraken bij het parkeerterrein aan de Kulk vanwege de afgelegen locatie, en dat door de omliggende woningen meer toezicht is op de wagens. Ook zegt één dat dit gevolgen heeft vanuit werk en dat de respondent erop geattendeerd zal worden om een vergunning te nemen voor de bus bij zijn of haar woning.

“Als ik storingsdienst heb en ik krijg een oproep dan kost iedere minuut die ik later ben mijn werkgever geld. Mijn werkgever heeft al een keer aangegeven dat het beter was om voor mijn werkbus een vergunning te nemen bij huis. Als ik nog verder naar mijn bus moet lopen zal hij zeker op aandringen.”

Er is namelijk ook een andere kant van het verhaal, die door andere bewoners wordt geschetst over de bedrijfswagens in de wijk. Zij lijken namelijk de bedrijfswagens zo min mogelijk in de wijk te willen.

“Een werkbus voor de deur ontnemt zicht en geeft daardoor een onveilig gevoel. Het hele parkeerbeleid moet veel strenger. Geen werkbussen in het centrum, maar aan de rand.”

Sommigen vermeldten over de parkeersituatie dat als de caravans/busjes geen plek meer hebben op het huidige terrein, dat zij elders in de wijk gaan parkeren of op het gratis plein zelf. Iets wat nog meer parkeerdruk zal geven. Een bewoner vanuit de Engelsche Boomgaert vermeldt dat zij al merken dat auto's en bedrijfsvoertuigen ook in hun wijk worden geparkeerd. Het lijkt erop dat het verplaatsen van het beveiligd parkeerterrein naar de Kulk, **naast de zorgen van de vergunninghouders zelf over de afstand en de veiligheid, ook mogelijk resulteert in een verhoging van parkeerdruk in de wijk.** Om inzicht te verkrijgen in de specifieke gevolgen, zal hier verder onderzoek naar moeten worden gedaan.

Oplossingen parkeergelegenheid

De onderstaande lijst, niet in specifieke volgorde, is een samenvatting van oplossingen vanuit de buurtbewoners met betrekking tot het eerdergenoemde parkeerprobleem dat zij ervaren:

1. Geen nieuwe school of ander bouwproject die parkeerdruk verhoogt
2. Behoud of eventueel uitbreiding van parkeerruimte, zowel bovengronds als eventueel ondergronds
3. Herinrichting van parkeerplaatsen
4. Gratis of goedkoper maken van parkeergarages in het centrum voor bezoekers
5. Betere handhaving en regulatie
6. Tijdslimieten en/of parkeertarieven instellen voor bezoekers

Met betrekking tot het wel of niet parkeertarieven instellen, zijn veel verschillende perspectieven vanuit de bewoners. De mogelijkheden en gevolgen van het verhogen of verlagen van tarieven, bij zowel het parkeerterrein tot aan de betaalde parkeergarages toe, zou onderzocht kunnen worden of dit kan bijdragen aan het oplossen van de parkeerproblemen die bewoners ervaren.

Woonrust

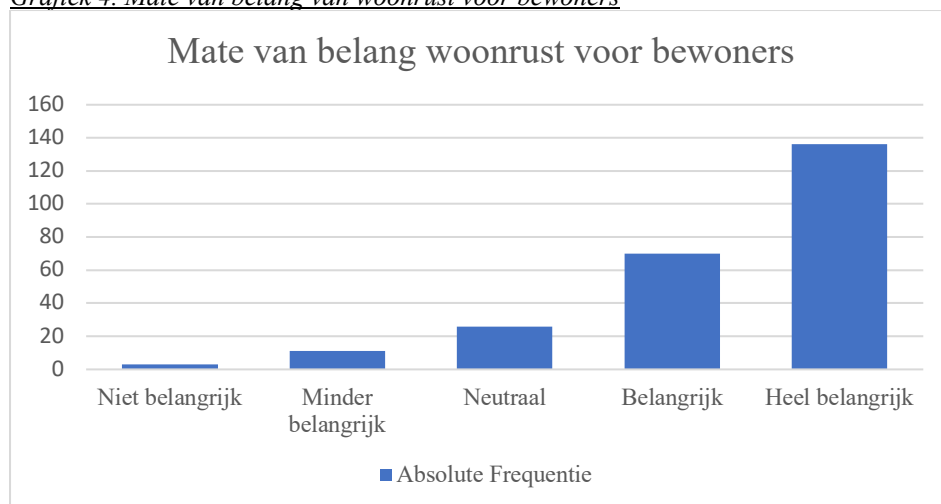
Hoe belangrijk vinden bewoners het behoud van een rustige woonomgeving?

De resultaten in de tabel en grafiek hieronder laten zien hoe belangrijk bewoners het vinden om in een rustige woonomgeving te wonen. Van de 246 respondenten geeft een grote meerderheid aan dat de woonrust voor hen belangrijk (28,5%) tot zeer belangrijk (55,3%) is. **Dat betekent dat 83,8% van de respondenten waarde hecht aan de rust in zijn of haar leefomgeving.**

Tabel 15. Mate van belang van woonrust

Belang woonrust van bewoners	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Niet belangrijk	3	1,2%	1,2%
Minder belangrijk	11	4,5%	5,7%
Neutraal	26	10,6%	16,3%
Belangrijk	70	28,5%	44,7%
Heel belangrijk	136	55,3%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Grafiek 4. Mate van belang van woonrust voor bewoners



Als volgt werd onderzocht hoe rustig de bewoners de huidige woonsituatie ervaren. Uit de onderstaande tabel is het mogelijk om af te lezen dat **tot 65% van de bewoners de huidige woonsituatie als neutraal of rustig ervaart**. 35% van de bewoners ervaart de woonsituatie als onrustig of zeer onrustig. De grootste groep (40,7%) is neutraal.

Tabel 16. Ervaring huidige woonrust door bewoners

Ervaring woonrust door bewoners	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Zeer rustig	10	4,1%	4,1%
Rustig	50	20,3%	24,4%
Neutraal	100	40,7%	65,0%
Onrustig	56	22,8%	87,8%
Zeer onrustig	30	12,2%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Mogelijk hangt de perceptie van woonrust af per locatie in de wijk. Om dit visueel in beeld te brengen, zoals eerder gedaan is bij perceptie van verkeersveiligheid, is er per blok het gemiddelde berekend op

een schaal van 1 tot 5 (zeer rustig tot zeer onrustig). Op de afbeelding is te zien dat de gemiddelden uiteenlopen van 2,9 tot 3,5, wat inderdaad relatief neutraal is. De verdeling hangt wel meer richting “onrustig” in onder andere blok 1. Om de reacties per blok te weergeven in plaats van alleen de gemiddelden, is de tabel met de verdeling onder de kaart toegevoegd.

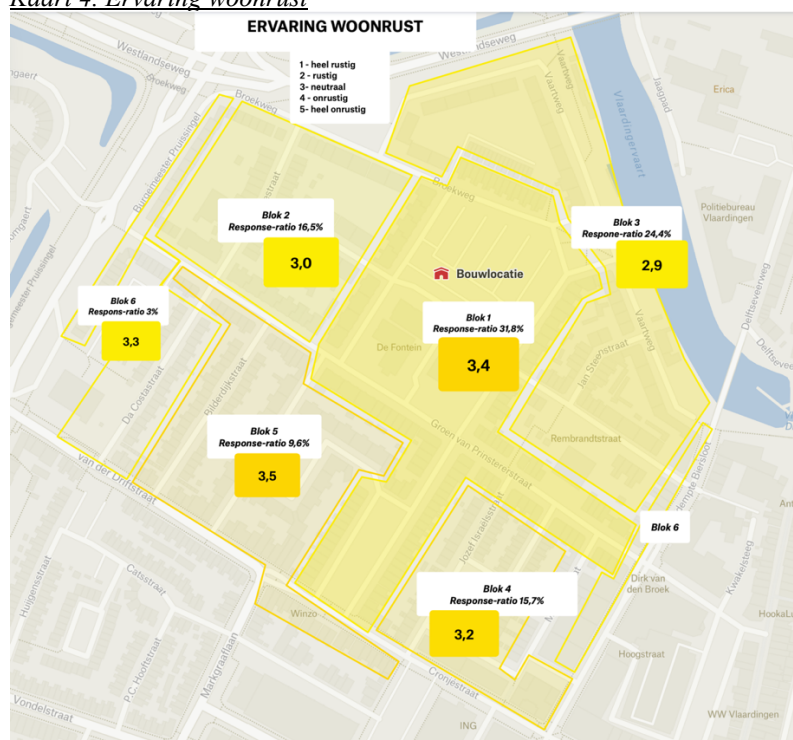
Ervaring woonrust schaal per kleur

1 - HEEL RUSTIG	2 - RUSTIG	3 - NEUTRAAL	4 - ONRUSTIG	5 - HEEL ONRUSTIG
-----------------	------------	--------------	--------------	-------------------

Tabel 17. Blokverdeling gemiddelden ervaren woonrust

Bloknummer	Gemiddelde van ervaren woonrust	Response-ratio
1	3,4	31,83%
2	3,0	16,45%
3	2,9	24,36%
4	3,2	15,73%
5	3,5	9,56%
6	3,3	3,06%

Kaart 4. Ervaring woonrust



Tabel 18. Bloknummers vs. Ervaring woonrust

Bloknummers vs. Ervaring woonrust	Heel rustig	Rustig	Neutraal	Onrustig	Heel onrustig	Eindtotaal
1	1	15	40	22	14	92
2	1	6	12	5	1	25
3	4	17	21	13	2	57
4	3	7	9	6	7	32
5		1	3	4	4	12
6	1	2	11	5	1	20
Eindtotaal	10	48	96	55	29	238

Naast de kaart voor de perceptie van woonrust, is er ook een gemiddelde gecreëerd voor de ervaren geluidsoverlast van de huidige school per blok. Dit omdat dit natuurlijk kan verschillen per locatie in de wijk.

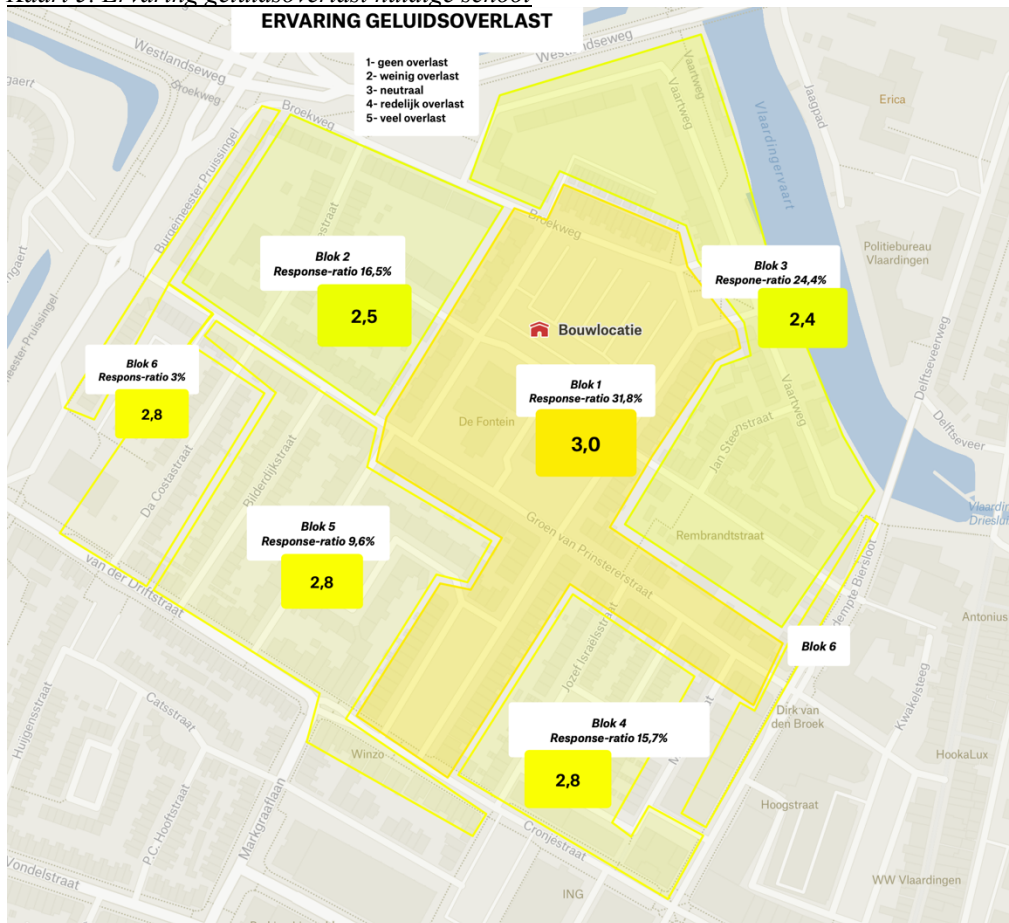
Ervaring geluidsoverlast schaal per kleur

1 – GEEN OVERLAST	2 – WEINIG OVERLAST	3 - NEUTRAAL	4 – REDELIJK OVERLAST	5 – VEEL OVERLAST
-------------------	---------------------	--------------	-----------------------	-------------------

Tabel 19. Blokverdeling gemiddelden ervaren geluidsoverlast huidige school

Bloknummer	Gemiddelde van ervaren geluidsoverlast	Response-ratio
1	3,0	31,83%
2	2,5	16,45%
3	2,4	24,36%
4	2,8	15,73%
5	2,8	9,56%
6	2,8	3,06%

Kaart 5. Ervaring geluidsoverlast huidige school



Zoals in de kaart hierboven te zien is, laat het over **de hele wijk** zien dat mensen gemiddeld een **neutrale hoeveelheid tot weinig overlast** ervaren. Hieronder in de tabel is het aantal af te lezen per blok wat de respondenten hebben aangegeven. De tabel laat zien dat er toch degelijk een verdeling is, en dat er **geluidsoverlast** wordt ervaren door meer dan een kwart van de respondenten.

Tabel 20. Bloknummers vs. Ervaring geluidsoverlast huidige school

Bloknummer Vs. Ervaring geluidsoverlast	Geen overlast	Weinig overlast	Neutraal	Redelijk overlast	Veel overlast	Eindtotaal
1	13	18	29	16	16	92
2	7	2	13	2	1	25
3	17	16	11	9	4	57
4	10	3	11	2	6	32
5		2	5	2	3	12
6	6	5	5	1	3	20
Eindtotaal	53	46	74	32	33	238

In tabel 20 wordt zichtbaar dat helft van de respondenten die aangeeft geluidsoverlast te ervaren, afkomstig zijn uit blok 1. Er is hierna ook gekeken of er een mogelijk verband is tussen de geluidsoverlast die bewoners zeggen momenteel te ervaren, en de mate waarin zij zich zorgen maken over de woonrust.

Tabel 21. Geluidsoverlast vs. Mate van zorgen over verstoring woonrust

Geluidsoverlast vs. mate zorgen m.b.t. verstoring woonrust	Geen overlast	Weinig overlast	Neutraal	Redelijk overlast	Veel overlast	Eindtotaal
Geen zorgen	6	1				7
Weinig zorgen	13	1	2	3		19
Neutraal	17	9	4	1		31
Redelijk zorgen	11	20	24	6	6	67
Veel zorgen	10	16	47	22	27	122
Eindtotaal	57	47	77	32	33	246

Chi-kwadraattoets: $p = 0,00055$

Fisher Exact test: $p = 0,00045$

De resultaten van beide statistische toetsen wijzen erop ($p < 0.05$) dat bewoners die meer geluidsoverlast ervaren, zich significant vaker zorgen maken over de woonrust.

Wanneer de bewoners werden gevraagd naar hun verwachtingen voor de woonwaarde, kwam het uit op bijna 57% wat minimaal een negatief effect verwachtte op de waarde.

Tabel 22. Verwachte effect woonwaarde na bouw school door bewoners

Verwachte effect woonwaarde	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Zeepositief	2	0,8%	0,8%
Positief	10	4,1%	4,9%
Geen verandering	94	38,2%	43,1%
Negatief	59	24,0%	67,1%
Zeernegatief	81	32,9%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Tegen het einde aan van de enquête werd de groep gevraagd of zij verder nog iets kwijt wilden over de woonsituatie, hierbij kwamen er verschillende onderwerpen naar voren. Hieronder is een samengevat lijstje, met eerdergenoemde problemen zoals het verkeer en parkeergelegenheid weggelaten.

- Angst voor schade aan woningen door bouwactiviteiten
- Mogelijke daling van woonwaarde

- Druggerelateerde overlast
- Verpaupering van de omgeving en het parkeerterrein zelf
- Hangjongeren die geluidsoverlast creëren op schoolpleinen en in speeltuinen
- Angst voor vermindering van groen in de omgeving wat bijdraagt aan verkoeling, schaduw en wateropname
- Zorgen over toegankelijkheid voor hulpdiensten

Conclusie

Op basis van het onderzoek kan geconcludeerd worden dat de komst van de samengevoegde school aan de Broekweg significant impact kan hebben op de woonbeleving van de buurtbewoners. De algehele afwijzing van de locatiekeuze voor de school (92% van de respondenten is tegen) wijst op een breed gedeelde weerstand tegen de plannen. Dit heeft niet alleen te maken met zorgen over de specifieke thema's, maar ook met een gevoel van onvoldoende betrokkenheid en inspraak in de besluitvorming. Drie kerngebieden - **verkeersveiligheid**, **parkeergelegenheid** en **woonrust** - zijn door de respondenten benoemd als de meest relevante aandachtspunten. De onderstaande bevindingen werpen twijfels op over de geschiktheid van de gekozen locatie, omdat de huidige woonsituatie in de wijk eerst kritisch bekeken zal moeten worden.

Verkeersveiligheid

Uit de resultaten blijkt dat verkeersveiligheid een primaire zorg is. Tijdens breng-, ophaal en andere piekmomenten ervaren veel bewoners de situatie als onveilig. Het kruispunt tussen de Broekweg en de Groen van Prinstererstraat wordt meerdere malen als onveilig genoemd. Hoewel dit gevoel slechts enkel tijdens piekmomenten wordt ervaren, is het maar de vraag hoe de werkelijke situatie zal zijn wanneer het piekmoment dan wel piekmomenten over een langere periode zullen plaatsvinden door de twee extra scholen. 48% zegt minimaal wekelijks gevaarlijke situaties mee te maken. Meer dan 70% van de respondenten heeft gevaarlijke verkeerssituaties meegemaakt, vaak veroorzaakt door dubbel parkeren, het rijgedrag van ouders en kinderen die onverwacht de straat oversteken. Automobilisten worden het vaakst genoemd als bron van gevaar, maar ook fietsers en voetgangers spelen een rol. De huidige infrastructuur lijkt niet berekend op de verkeersintensiteit en gedragsproblemen tijdens piekmomenten. Dit leidt tot stress en onveiligheidsgevoelens bij bewoners, wat is terug te lezen in de open vragen. Het aanpakken van de verkeersintensiteit en het verbeteren van de veiligheid zijn dan ook prioritaire aandachtspunten volgens de respondenten. Een fors aantal zegt dat hoe dan ook, dat het bouwen van een extra school niet de oplossing is. De situatie zou, aldus de bewoners, alleen maar verslechteren.

Parkeergelegenheid

Parkeerdruk is een ander groot probleem: bijna twee derde van de respondenten meldt dat zij regelmatig moeite hebben om een parkeerplek te vinden. Dit werd ervaren door vergunninghouders en niet-vergunninghouders. Kwalitatieve feedback wijst op verschillende ervaringen met de parkeerproblemen, waaronder bewoners van het Mariskwartier die zich achtergesteld voelen zonder vergunning en vrezen voor nog meer parkeerdruk. Vergunningseigenaren van het beveiligd terrein maken zich zorgen over de veiligheid en werkbaarheid als de parkeerlocatie zich verplaatst naar de Kulk. Een aantal zullen zich genoodzaakt voelen de bedrijfswagens weer in de wijk te plaatsen, iets wat de gemeente en de bewoners zelf niet graag zien, onder meer vanwege de veiligheid vanwege het zicht in de wijk. In totaal van de 189 reacties was het 87,3% dat aangaf het moeilijk te ervaren om een plek te vinden op het gratis parkeerterrein na 18.00 uur. De grootste zorgen betreffen het verlies van parkeerplaatsen en een verdere toename van drukte door de komst van de school. De respondenten vragen dan ook om geen nieuwe school neer te zetten. In een ander perspectief betekent dit dus dat deze parkeerplaatsen elders gecompenseerd moeten worden omdat de huidige parkeerdruk al problematisch wordt ervaren. Zonder structurele oplossing zal de komst van de school de parkeerdruk verergeren.

Woonrust

Een rustige woonomgeving is voor 83,8% van de respondenten belangrijk tot zeer belangrijk. Toch ervaart 35% de huidige situatie als onrustig, mede door geluidsoverlast en verkeersdrukte. De bewoners die momenteel geluidsoverlast ervaren, maken zich dan ook flink meer zorgen over de mogelijke verstoring van hun woonrust met de nieuwe school. Daarnaast vreest bijna 57% een negatieve impact op de woningwaarde door de bouw. Naast de verkeersintensiteit en parkeerproblemen worden deze zorgen verder gevoed door verwachtingen van toenemende overlast, zoals geluidshinder, hangjongeren en het verlies van groenvoorzieningen.

Discussie

De resultaten tonen aan dat er aanzienlijke bezorgdheid leeft over de impact van de geplande bouw op de Broekweg. De brede afwijzing van de locatiekeuze (92% van de respondenten) benadrukt de noodzaak om de geschiktheid van deze locatie grondig te heroverwegen.

Hoewel het onderzoek een breed scala aan meningen en data heeft verzameld, kent het beperkingen. Een responsratio van 21,8% kan wijzen op een vertekening van de resultaten, omdat mogelijk vooral bewoners met negatieve ervaringen hebben gereageerd. Verder onderzoek met een meer representatieve steekproef is daarom wenselijk.

De zorgen rondom verkeersveiligheid zijn onderbouwd met zowel kwantitatieve als kwalitatieve data. De resultaten laten zien dat piekmomenten nu al leiden tot gevoelens van onveiligheid door onverwacht gedrag van verkeersdeelnemers en infrastructuur die onvoldoende berekend lijkt op de verkeersdrukte. De komst van een school zal deze situatie naar verwachting verergeren, met een toename van langdurige piekmomenten en mogelijk nieuwe knelpunten. Hoewel bewoners specifieke verbeteringen voorstellen, zoals eenrichtingsverkeer en betere handhaving, wordt het bouwen van een school door een groot deel als een onoplosbare toevoeging aan de bestaande problemen beschouwd. Dit roept de vraag op of de verkeerssituatie überhaupt geschikt kan worden gemaakt voor de extra belasting die de school met zich mee zou brengen, zonder blijvende schade aan de leefbaarheid.

De parkeeroverlast vormt een van de meest urgente problemen volgens de respondenten. Het tekort aan parkeerplaatsen, vooral na 18.00 uur, legt nu al druk op de wijk. De verplaatsing van bedrijfswagens naar de wijk kan de zichtbaarheid en veiligheid negatief beïnvloeden, wat door zowel bewoners als de gemeente wordt afgewezen. Het gebrek aan oplossingen voor de huidige parkeerdruk versterkt de weerstand tegen de plannen voor een school. De bewoners benadrukken dat zonder compensatie of uitbreiding van parkeermogelijkheden de parkeerproblematiek verder uit de hand zal lopen.

De resultaten tonen aan dat woonrust een kernwaarde is voor de bewoners, maar tegelijkertijd een waarde die nu al onder druk staat. De zorgen over geluidsoverlast, hangjongeren, en verlies van groenvoorzieningen geven aan dat de komst van een school wordt gezien als een bedreiging voor de leefbaarheid. Daarbij komt dat een significant deel van de respondenten een negatieve impact op de woningwaarde verwacht. Deze percepties hebben invloed op het algehele draagvlak, wat slechts kan worden verbeterd door het serieus nemen van deze zorgen en het bieden van concrete oplossingen.

Onafhankelijke metingen zijn noodzakelijk om beleidskeuzes te onderbouwen en om de zorgen van bewoners met feiten te adresseren. Ze vormen bovendien een basis voor toekomstig overleg met de buurt en kunnen bijdragen aan het herstel van vertrouwen in de besluitvorming. Het betrekken van onafhankelijke partijen voor aanvullende metingen en het organiseren van intensieve inspraakmomenten met bewoners zijn cruciaal om tot een oplossing te komen die zowel de gemeentelijke als lokale belangen respecteert.

Aanbevelingen

Het draagvlak onder de bewoners is zeer laag, wat noodzaak benadrukt om de plannen kritisch te heroverwegen. De bewoners signaleren dat de wijk niet is voorbereid op de extra verkeersdruk en parkeeroverlast. Om de daadwerkelijke impact van de bouw te objectiveren, zijn extra onafhankelijke onderzoeken nodig naar de genoemde knelpunten.

Verkeersmeting

Organiseer onafhankelijke verkeersmetingen tijdens piekuren (breng- en ophaaltijden) om de huidige verkeerssituatie en de verwachte toename na de bouw in kaart te brengen. Resultaten kunnen dienen als basis voor infrastructuuraanpassingen.

Geluidsmeting

Organiseer onafhankelijke verkeersmetingen tijdens piekuren (breng- en ophaaltijden) om de huidige verkeerssituatie en de verwachte toename na de bouw in kaart te brengen. Resultaten kunnen dienen als basis voor infrastructuuraanpassingen.

Parkeermeting

Voer een parkeermeting uit om inzicht te krijgen in de huidige parkeerdruk en de gevolgen van de bouw. Analyseer tevens het gebruik van het Marktplaats en evalueer oplossingen zoals gereguleerde parkeertijden of uitbreiding van parkeerplaatsen.

Onderzoek alternatieve locaties voor de school of compenseer bewoners met verbeteringen aan de infrastructuur en leefomgeving in de wijk. Betrek bewoners structureel bij de besluitvorming en geef hen inspraak via bijeenkomsten en consultatierondes.

Tabellen, grafieken en kaarten

Blokverdeling

<i>Straatnaam</i>	<i>Bloknummer</i>	<i>Aantal reacties</i>
<i>Arij Pleijsierplaats</i>	4	7
<i>Bilderdijkstraat</i>	5	6
<i>Broekweg 1-69 oneven</i>	2	5
<i>Broekweg 100-154</i>	1	7
<i>Broekweg 154-168</i>	3	7
<i>Broekweg 2-82 even</i>	1	21
<i>Burgermeester Pruissingel</i>	6	6
<i>Da Costastraat</i>	6	2
<i>dr. Abraham Kuiperstraat 1-47</i>	1	5
<i>dr. Abraham Kuiperstraat 49-107</i>	1	10
<i>dr. Schaepmanstraat</i>	3	14
<i>Gedempte Biersloot 2-64 even</i>	6	4
<i>Groen van Prinstererstraat 1-65 oneven</i>	2	3
<i>Groen van Prinstererstraat 128-188 even</i>	1	4
<i>Groen van Prinstererstraat 2-66 even</i>	5	3
<i>Groen van Prinstererstraat 68-126 even</i>	1	8
<i>Groen van Prinsterstraat 69-111 oneven</i>	1	8
<i>Jan Steenstraat</i>	3	5
<i>Jozef Israëlsstraat</i>	4	9
<i>Marisstraat</i>	4	7
<i>Mr. Troelstrastraat</i>	2	4
<i>Nicolaas Beetsstraat</i>	5	3
<i>Patrimoniumdwarsstraat</i>	4	4
<i>Patrimoniumstraat</i>	4	1
<i>Potgieterstraat</i>	5	3
<i>Rembrandstraat</i>	3	10
<i>Thorbeckestraat</i>	2	13
<i>Tollensstraat</i>	5	1
<i>Vaartweg 108-122</i>	3	9
<i>Vaartweg 6-64</i>	3	4
<i>Vaartweg 66-106</i>	3	8
<i>van der Driftstraat 2-28 even</i>	5	2
<i>Van Schravendijkplein 1-85 oneven</i>	1	13
<i>Van Schravendijkplein 2-38 even</i>	5	6
<i>Van Schravendijkplein 48-104 even</i>	1	16

Tabellen

Tabel 1. Mening over locatiekeuze

<i>Akkoord met locatie?</i>	<i>Absolute Frequentie</i>	<i>Relatieve Frequentie (%)</i>	<i>Cumulatieve Frequentie (%)</i>
<i>Ja</i>	10	4,1%	4,1%
<i>Nee</i>	226	91,9%	95,9%
<i>Weet ik niet</i>	8	3,3%	99,2%
<i>Voorwaardelijk</i>	2	0,8%	100,0%
<i>Eindtotaal</i>	246	100,0%	

Tabel 2. Belang bij komst school

<i>Belang bij komst school?</i>	<i>Absolute Frequentie</i>	<i>Relatieve Frequentie (%)</i>	<i>Cumulatieve Frequentie (%)</i>
<i>Ja</i>	5	2,0%	2,0%
<i>Nee</i>	241	98,0%	100,0%
<i>Totaal</i>	246	100%	

Tabel 3. Mate van belang per zorgfactor

<i>Mate van belang per zorgfactor</i>	<i>Niet belangrijk</i>	<i>Minder belangrijk</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Belangrijk</i>	<i>Heel belangrijk</i>
<i>Parkeergelegenheid</i>	3	1	5	27	208
<i>Verkeersveiligheid</i>	3	3	7	43	192
<i>Geluidsoverlast</i>	4	5	27	57	153
<i>Groenvoorzieningen</i>	7	7	24	77	131
<i>Bouwoverlast</i>	8	11	35	48	144

Tabel 4. Blokverdeling en respons-ratios

<i>Blok</i>	<i>Aantal reacties</i>	<i>Aantal adressen</i>	<i>Respons-ratio</i>
<i>1</i>	92	289	31,83%
<i>2</i>	25	152	16,45%
<i>3</i>	57	234	24,36%
<i>4</i>	28	178	15,73%
<i>5</i>	24	251	9,56%
<i>6</i>	12	392	3,06%
<i>Totaal</i>	238	1496	

Tabel 5. Blokverdeling gemiddelde subjectieve verkeersveiligheid tijdens en buiten ophaaltijden

<i>Bloknummer</i>	<i>Gemiddelde van subjectieve veiligheid tijdens ophaaltijden</i>	<i>Gemiddelde van subjectieve veiligheid buiten ophaaltijden</i>	<i>Response-ratio</i>
<i>1</i>	4,0	3,0	31,83%
<i>2</i>	4,2	3,1	16,45%
<i>3</i>	4,1	2,6	24,36%
<i>4</i>	3,7	2,9	15,73%
<i>5</i>	4,0	3,1	9,56%
<i>6</i>	3,9	3,0	3,06%

Tabel 6. Frequentie gevaarlijke verkeerssituaties (totaal 173 respondenten)

Frequentie gevaarlijke verkeerssituaties	Absolute frequentie	Relatieve frequentie (%)	Cumulatieve frequentie (%)
Dagelijks (1)	40	23,1%	23,1%
Wekelijks (2)	78	45,1%	68,2%
Maandelijks (3)	45	26,0%	94,2%
Zelden (4)	9	5,2%	99,4%
Nooit (5)	1	0,6%	100,0%
Eindtotaal	173	100%	

Tabel 7. Oorzaken onveilige verkeerssituaties (totaal 173 respondenten)

Oorzaak gevaar	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)
Gevaar door ouders	152	61,8%
Gevaar door kinderen	115	46,7%
Gebrek aan ruimte	128	52,0%
Onzorgvuldigheid verkeersdeelnemers	134	54,5%
Gebrek aan verkeersbegeleiding	71	28,9%

Tabel 8. Verkeersdeelnemers die gevaarlijke verkeerssituaties creëren (totaal 173 respondenten)

Verkeersdeelnemers die gevaar creëren	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)
Auto	163	66,3%
Fietser	99	40,2%
Voetganger	73	29,7%

Tabel 9. Gebruik Kiss & Ride observatie

Gebruik Kiss & Ride observatie	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Heel vaak	40	16,3%	16,3%
Vaak	22	8,9%	25,2%
Neutraal	74	30,1%	55,3%
Weinig	33	13,4%	68,7%
Heel weinig	77	31,3%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Tabel 10. Frequentie soort parkeerprobleem

Soort parkeerprobleem	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)
Geen plek kunnen vinden	167	67,9%
Dubbel parkeren	168	68,3%
Asociaal geparkeerde auto's	164	66,7%

Tabel 11. Parkeervergunning vs. gebruik schaal 1 tot 5 Marktpllein

Parkeervergunning vs. gebruik Marktpllein	Dagelijks	Wekelijks	Maandelijks	Zelden	Nooit	Eindtotaal
Parkeervergunning	11	37	25	77	41	191
Geen parkeervergunning	21	2	4	3		30
Eindtotaal	32	39	29	80	41	221

Tabel 12. Parkeervergunning vs. regelmatig/weinig gebruik Marktpllein

Parkeervergunning vs. gebruik Marktpllein	Regelmatig gebruik	Weinig tot geen gebruik	Eindtotaal
Met vergunning	73	118	191
Zonder vergunning	27	3	30
Eindtotaal	100	121	221

Tabel 13. Bezit parkeervergunning vs. Parkeerprobleem geen plek kunnen vinden.

Bezit parkeervergunning vs. parkeerprobleem	Parkeerprobleem is "geen plek kunnen vinden"	Parkeerprobleem is niet "geen plek kunnen vinden"	Eindtotaal
Parkeervergunning	129	64	193
Geen parkeervergunning	26	6	32
Nvt (bijv. geen auto)	12	9	21
Eindtotaal	167	79	246

Tabel 14. Moeilijkheidsgraad Parkeersituatie Marktpllein na 18:00

Moeilijkheid parkeer situatie	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Heel makkelijk (1)	4	2,1%	2,1%
Makkelijk (2)	3	1,6%	3,7%
Neutraal (3)	17	9,0%	12,7%
Moeilijk (4)	48	25,4%	38,1%
Heel moeilijk (5)	117	61,9%	100,0%
Eindtotaal	189	100,0%	

Tabel 15. Mate van belang van woonrust

Belang woonrust van bewoners	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Niet belangrijk	3	1,2%	1,2%
Minder belangrijk	11	4,5%	5,7%
Neutraal	26	10,6%	16,3%
Belangrijk	70	28,5%	44,7%
Heel belangrijk	136	55,3%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Tabel 16. Ervaring huidige woonrust door bewoners

Ervaring woonrust door bewoners	Absolute Frequentie	Relatieve Frequentie (%)	Cumulatieve Frequentie (%)
Zeer rustig	10	4,1%	4,1%
Rustig	50	20,3%	24,4%
Neutraal	100	40,7%	65,0%
Onrustig	56	22,8%	87,8%
Zeer onrustig	30	12,2%	100,0%
Eindtotaal	246	100,0%	

Tabel 17. Blokverdeling gemiddelden ervaren woonrust

Bloknummer	Gemiddelde van ervaren woonrust	Response-ratio
1	3,4	31,83%
2	3,0	16,45%
3	2,9	24,36%
4	3,2	15,73%
5	3,5	9,56%
6	3,3	3,06%

Tabel 18. Bloknummers vs. Ervaring woonrust

Bloknummers vs. Ervaring woonrust	Heel rustig	Rustig	Neutraal	Onrustig	Heel onrustig	Eindtotaal
1	1	15	40	22	14	92
2	1	6	12	5	1	25
3	4	17	21	13	2	57
4	3	7	9	6	7	32
5		1	3	4	4	12
6	1	2	11	5	1	20
Eindtotaal	10	48	96	55	29	238

Tabel 19. Blokverdeling gemiddelden ervaren geluidsoverlast huidige school

Bloknummer	Gemiddelde van ervaren geluidsoverlast	Response-ratio
1	3,0	31,83%
2	2,5	16,45%
3	2,4	24,36%
4	2,8	15,73%
5	2,8	9,56%
6	2,8	3,06%

Tabel 20. Bloknummers vs. Ervaring geluidsoverlast huidige school

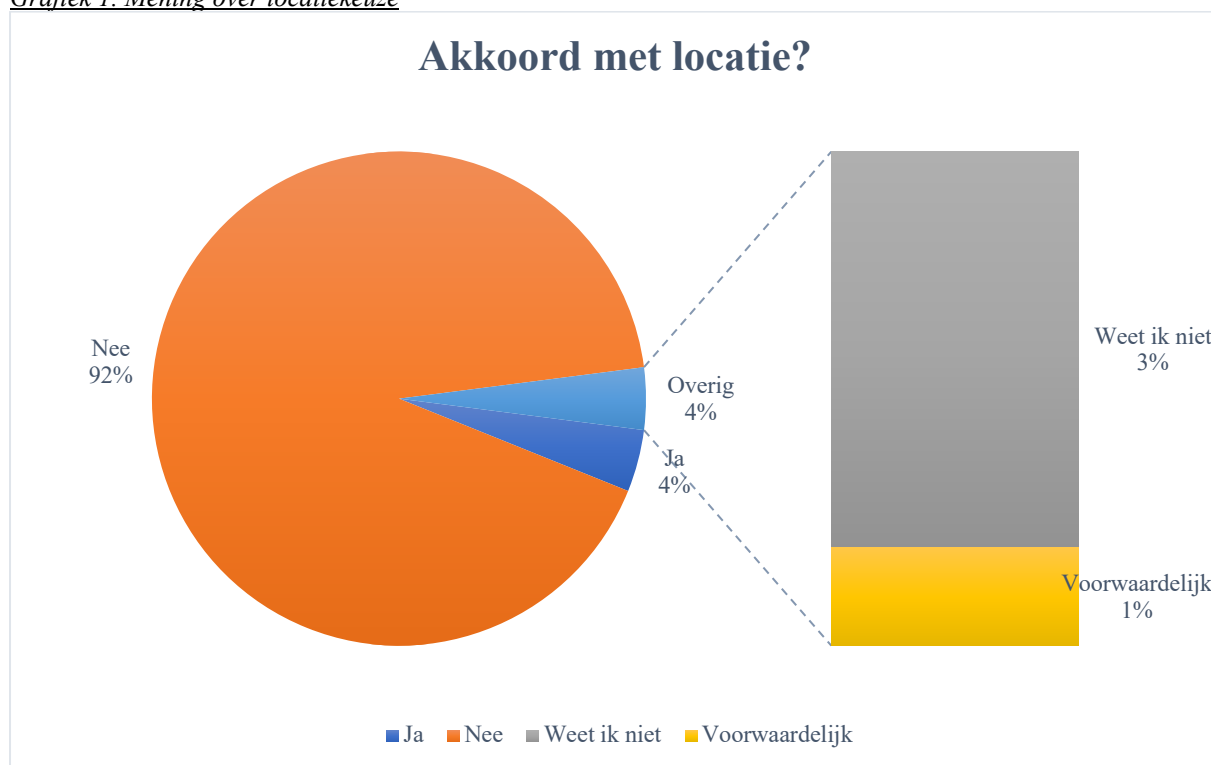
Bloknummer Vs. Ervaring geluidsoverlast	Geen overlast	Weinig overlast	Neutraal	Redelijk overlast	Veel overlast	Eindtotaal
1	13	18	29	16	16	92
2	7	2	13	2	1	25
3	17	16	11	9	4	57
4	10	3	11	2	6	32
5		2	5	2	3	12
6	6	5	5	1	3	20
Eindtotaal	53	46	74	32	33	238

Tabel 21. Geluidsoverlast vs. Mate van zorgen over verstoring woonrust

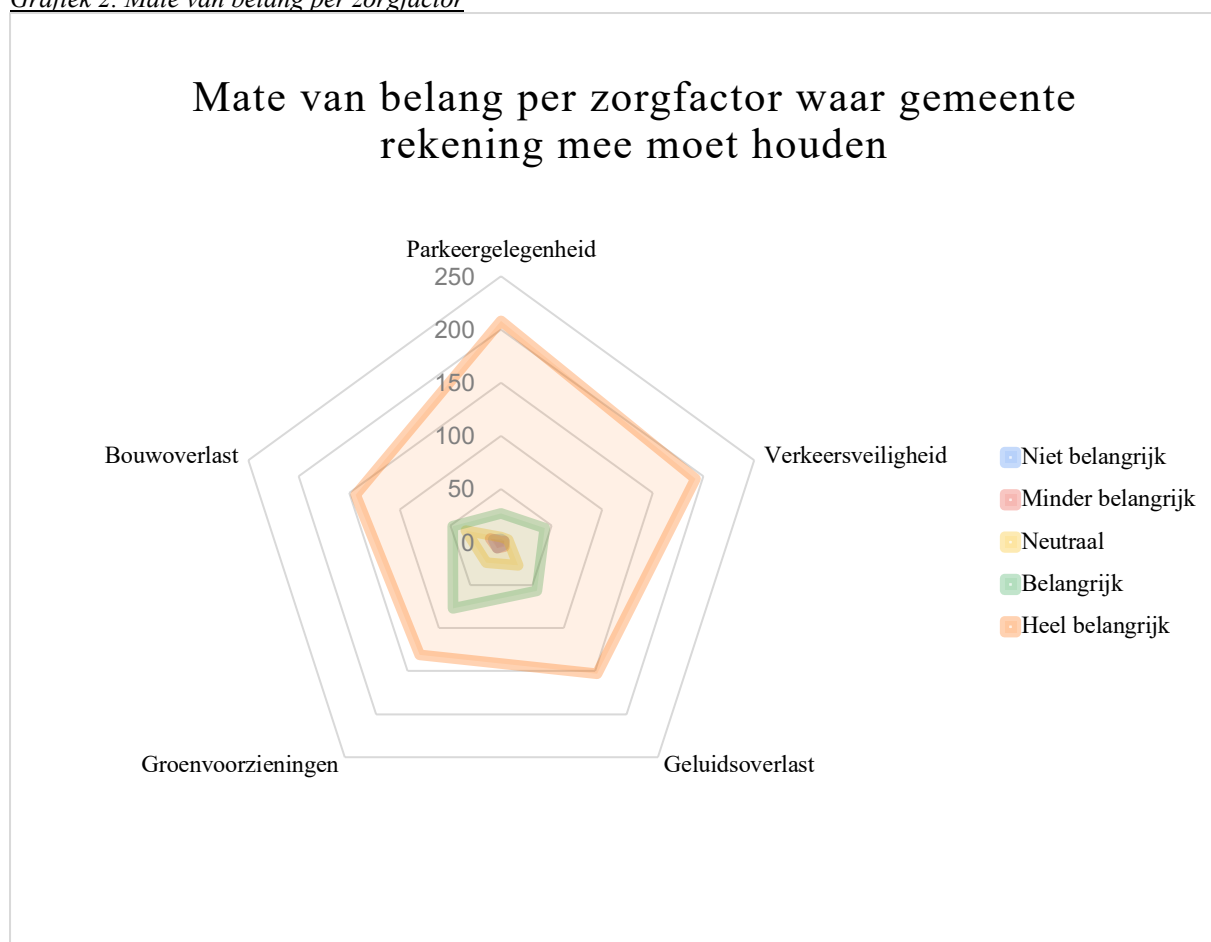
Geluidsoverlast vs. mate zorgen m.b.t. verstoring woonrust	<i>Geen overlast</i>	<i>Weinig overlast</i>	<i>Neutraal</i>	<i>Redelijk overlast</i>	<i>Veel overlast</i>	<i>Eindtotaal</i>
<i>Geen zorgen</i>	6	1				7
<i>Weinig zorgen</i>	13	1	2	3		19
<i>Neutraal</i>	17	9	4	1		31
<i>Redelijk zorgen</i>	11	20	24	6	6	67
<i>Veel zorgen</i>	10	16	47	22	27	122
<i>Eindtotaal</i>	57	47	77	32	33	246

Grafieken

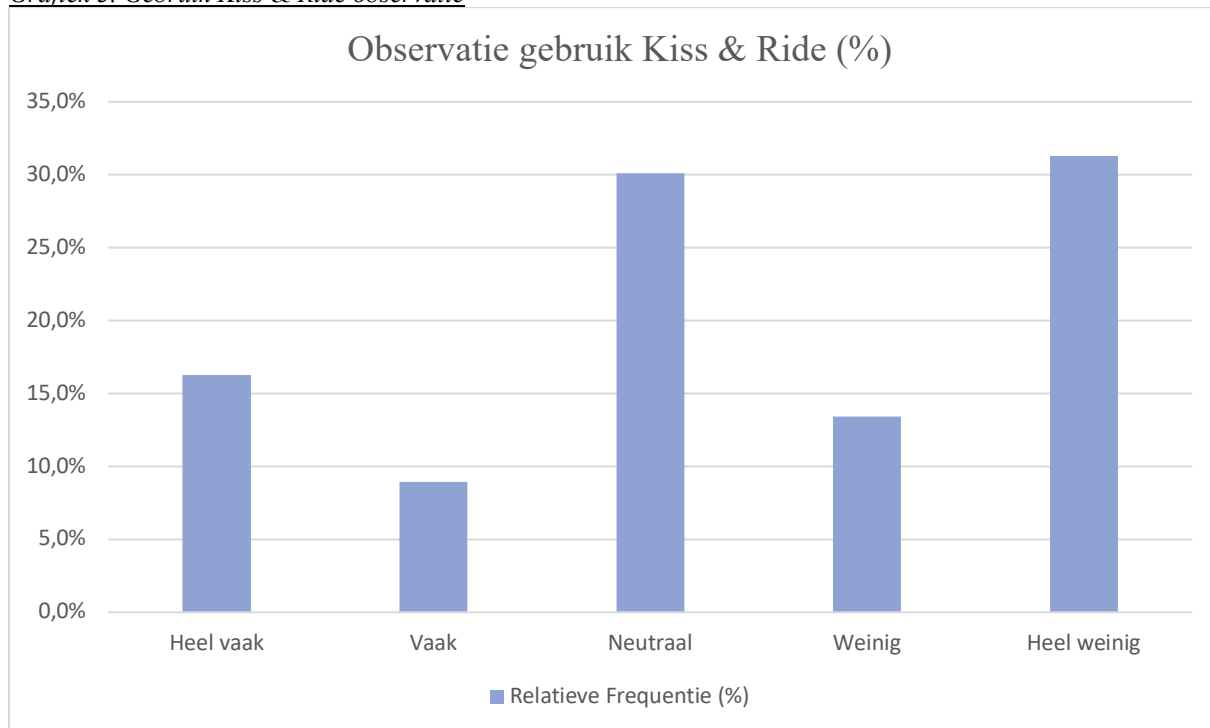
Grafiek 1. Mening over locatiekeuze



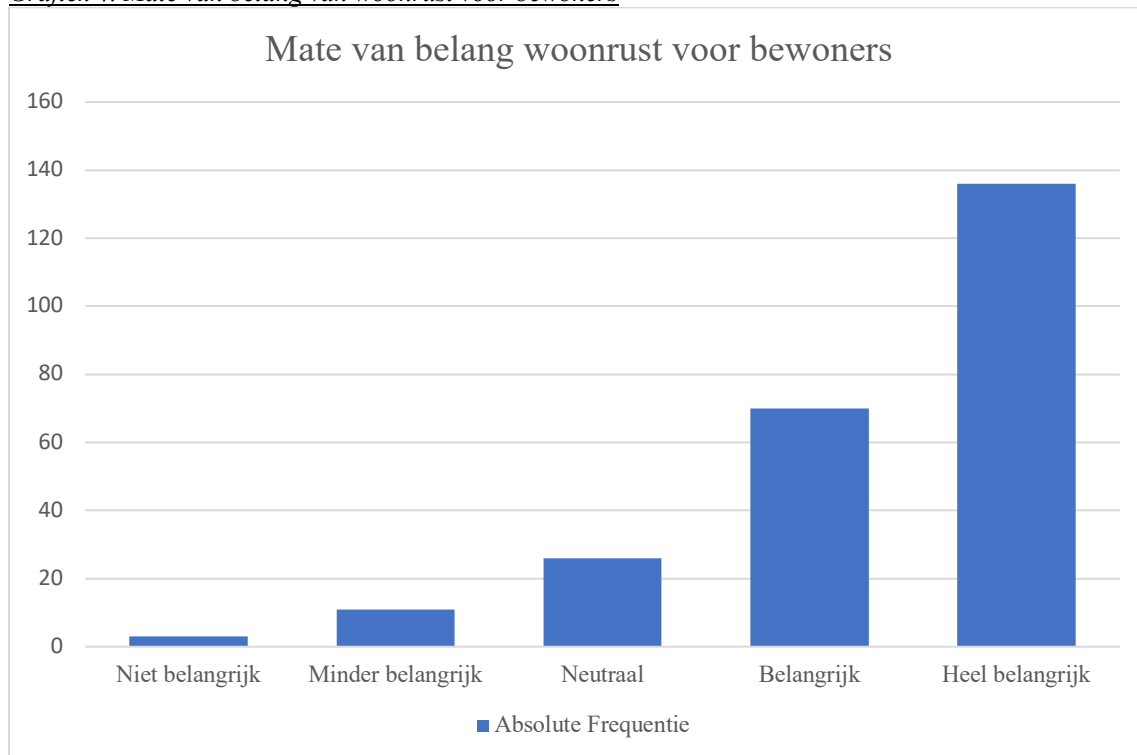
Grafiek 2. Mate van belang per zorgfactor



Grafiek 3. Gebruik Kiss & Ride observatie



Grafiek 4. Mate van belang van woonrust voor bewoners



Kaart 1. Blokverdeling en response-ratios



SUBJECTIEVE VEILIGHEID TIJDENS OPHAALTIJDEN

- 1 - heel veilig
- 2 - veilig
- 3 - neutraal
- 4 - onveilig
- 5 - heel onveilig

Blok	Response-ratio	Risicovoetpad
Blok 1	31,8%	4,0
Blok 2	16,5%	4,1
Blok 3	24,4%	4,2
Blok 4	15,7%	3,7
Blok 5	9,6%	4,0
Blok 6	3%	3,9

1 - HEEL VEILIG	2 - VEILIG	3 - NEUTRAAL	4 - ONVEILIG	5 - HEEL ONVEILIG
-----------------	------------	--------------	--------------	-------------------

SUBJECTIEVE VEILIGHEID BUITEN OPHAALTIJDEN

- 1 - heel veilig
- 2 - veilig
- 3 - neutraal
- 4 - onveilig
- 5- heel onveilig

Blok	Response-ratio	Score
Blok 1	31,8%	3,0
Blok 2	16,5%	3,1
Blok 3	24,4%	2,6
Blok 4	15,7%	2,9
Blok 5	9,6%	3,1
Blok 6	3%	3,0

1 - HEEL VEILIG	2 - VEILIG	3 - NEUTRAAL	4 - ONVEILIG	5 - HEEL ONVEILIG
-----------------	------------	--------------	--------------	-------------------

ERVARING WOONRUST

1 - heel rustig
2 - rustig
3 - neutraal
4 - onrustig
5 - heel onrustig

Blok 1
Response-ratio 31,8%
3,4

Blok 2
Response-ratio 16,5%
3,0

Blok 3
Response-ratio 24,4%
2,9

Blok 4
Response-ratio 15,7%
3,2

Blok 5
Response-ratio 9,6%
3,5

Blok 6
Response-ratio 3%
3,3

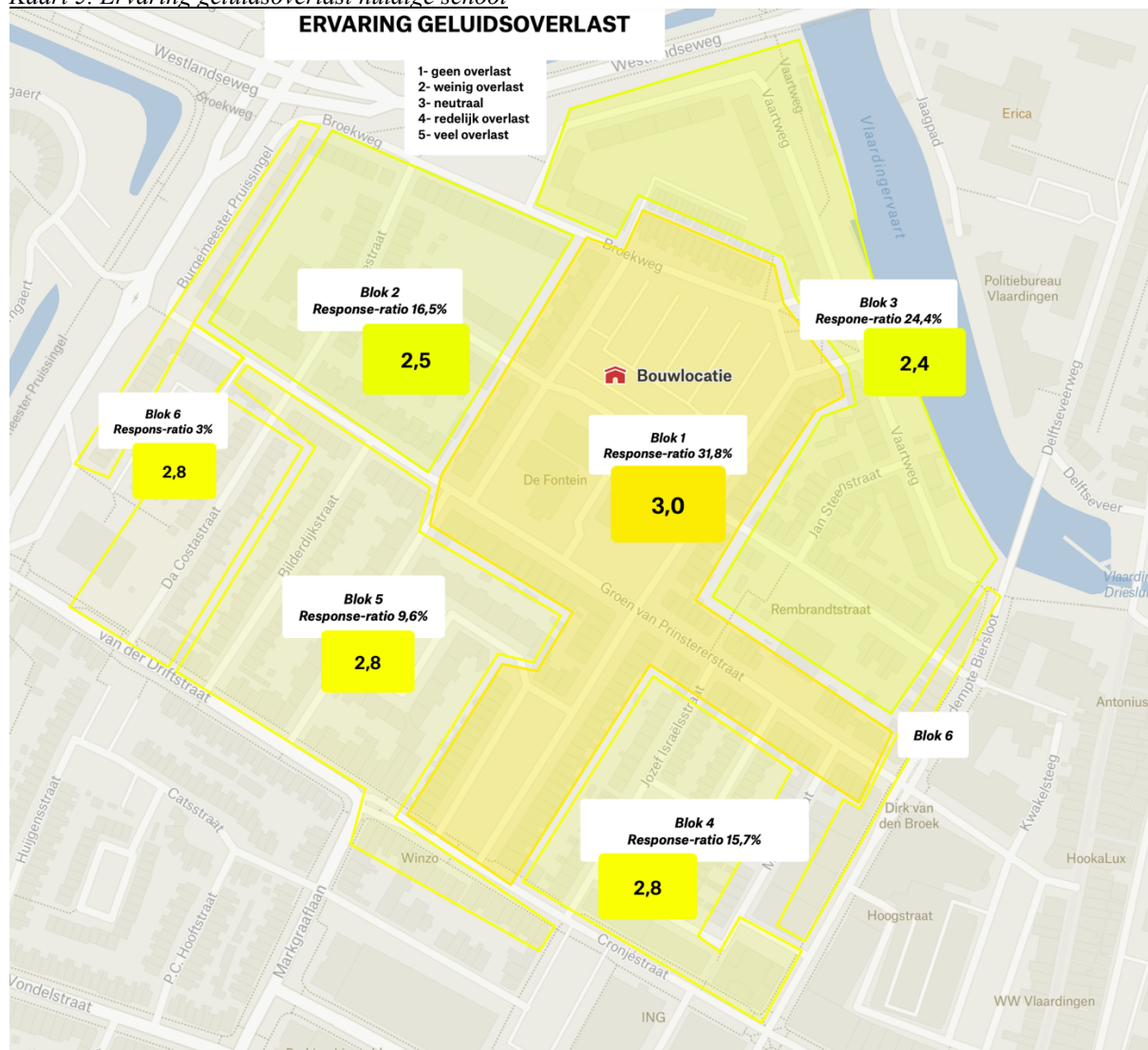
Bouwlocatie

De Fontein

Westlandseweg
Broekweg
Vaartweg
Jaapweg
Politiebureau Vlaardingen
Delftseveerweg
Delftseveert
Rembrandtstraat
Jan Steenstraat
Zempe Bierloot
Dirk van den Broek
Hoogstraat
WV Vlaardingen
Cronjestaat
ING
Winzo
Markgraaflaan
P.C. Hooftstraat
Vondelstraat
Huijgensstraat
van der Driftstraat
Da Costastraat
Bilderdijkstraat
Da Costastraat
Broekweg
Westlandseweg
Vliederveert
Erica

1 - HEEL RUSTIG	2 - RUSTIG	3 - NEUTRAAL	4 - ONRUSTIG	5 - HEEL ONRUSTIG
-----------------	------------	--------------	--------------	-------------------

Kaart 5. Ervaring geluidsoverlast huidige school



Ervaring geluidsoverlast schaal per kleur

1 – GEEN OVERLAST	2 – WEINIG OVERLAST	3 - NEUTRAAL	4 – REDELIJK OVERLAST	5 – VEEL OVERLAST
-------------------	---------------------	--------------	-----------------------	-------------------

Bijlagen

Enquete

Wat is uw leeftijd?

<18

18-25

26-35

36-45

46-55

56-65

66-75

75+

In welke straat woont u?

Bij sommige lange straten gelieve ook te omcirkelen in welke even of oneven groep uw huisnummer valt.

Arij Pleijsierplaats

Bilderdijkstraat

Broekweg even

2-82

100-154

156-168

Broekweg oneven

1-69

Burgemeester Pruissingel

Cronjéstraat

Da Costa straat

Dr. Abraham Kuiperstraat

1-47

49-107

Dr. H. Bavinckplaats

Dr. Schaepmanstraat

Gedempte Biersloot

Oneven 1-49

Even 2-64

Groen van Prinstererstraat even

2-66

68-126

128-188

Groen van Prinstererstraat oneven

1-65

69-111

Jan Steenstraat

Jozef Israëlstraat

Marisstraat

Mr. Troelstrastraat

Nicolaas Beetsstraat

Patrimoniumdwarsstraat

Patrimoniumstraat

Potgieterstraat

Rembrandtstraat

Schoutplein

Thorbeckestraat

Tollenstraat

Vaartweg

6-64

66-106

108-122

Van der Drifstraat even
2-28 30-82

Van der Driftstraat oneven
1-73

Van Schravendijkplein even
2-38 48-104

Van Schavendijkplein oneven
1-85

Anders, namelijk: _____

Bent u het eens met de keuze van de gemeente voor deze locatie aan de Broekweg voor de nieuwe school?

Ja

Nee

Weet ik niet

Anders, namelijk: _____

Wat vindt u belangrijk waar rekening mee gehouden moet worden vanuit de gemeente, indien de scholen aan de Broekweg worden gebouwd?

	Heel erg belangrijk	Belangrijk	Neutraal	Minder belangrijk	Niet belangrijk
Parkeergelegenheid	☐	☐	☐	☐	☐
Verkeersveiligheid	☐	☐	☐	☐	☐
Geluidsoverlast	☐	☐	☐	☐	☐
Groen in de omgeving	☐	☐	☐	☐	☐
Bouwoverlast/bouwplannen	☐	☐	☐	☐	☐

Wat zijn aanvullende zorgen die u heeft, die bij de vorige vraag nog niet genoemd zijn?

Verkeerssituatie

In dit gedeelte van de enquête zullen wij vragen stellen over hoe u de huidige verkeerssituatie ervaart in de omgeving rondom het Marktplaats aan de Broekweg.

Met de breng en ophaaltijden bedoelen wij de ochtendspits wanneer ouders hun kinderen brengen en aan het einde van de ochtend weer komen ophalen. De middagspits is wanneer zij de kinderen weer komen brengen en aan het einde van de middag komen ophalen. Denk hierbij ook aan: de kinderen die zelfstandig al van en naar school lopen of fietsen.

Hoe veilig ervaart u de verkeerssituatie tijdens breng en ophaal tijden van de schoolkinderen?

Zeer veilig

Veilig

Neutraal

Onveilig
Zeeronveilig

Hoe veilig ervaart u de verkeerssituatie buiten de breng en ophaal tijden van de schoolkinderen?

Zeer veilig

Veilig

Neutraal

Onveilig

Zeeronveilig

Hoe vaak wordt er gebruik gemaakt van de huidige Kiss & Ride aan de Broekweg door de ouders, volgens uw observatie?

Heel vaak

Vaak

Neutraal

Weinig

Heel weinig

Heeft u gevaarlijke verkeerssituaties meegemaakt in de omgeving Broekweg tijdens de breng en ophaaltijden?

Ja

Nee

n.v.t

Indien u heeft aangegeven bij de vorige vraag dat u een gevaarlijke verkeerssituatie heeft meegemaakt, mag u de volgende vragen invullen op deze pagina. Zo niet, mag u de rest van deze pagina openlaten.

Hoe vaak maakt u gevaarlijke verkeerssituaties mee, of ziet u deze gebeuren in de omgeving Broekweg tijdens de breng en ophaaltijden?

Zeer zelden

Zelden

Neutraal

Vaak

Zeer vaak

Waardoor worden deze onveilige verkeerssituaties gecreëerd volgens u?

Meerdere antwoorden mogelijk

Drukte op de weg door ouders

Drukte op de weg door kinderen

Gebrek aan ruimte

Onzorgvuldigheid van verkeersdeelnemers

Gebrek aan verkeersbegeleiding (Denk aan fietspaden, stoplichten, zebrapaden)

Anders, namelijk:

Door welke verkeersdeelnemers worden de gevaarlijke verkeerssituaties gecreëerd, volgens u?

Meerdere antwoorden mogelijk

Automobilisten

Voetgangers

Fietsers

Anders, namelijk: _____

Kunt u een moment beschrijven van een gevaarlijke verkeerssituatie die u heeft meegemaakt?
Benoem hierbij ook de locatie en tijdstip (m.b.t. ochtend en middagspits) Deze vraag mag u openlaten als dit niet van toepassing is voor u

Wat zou volgens u een oplossing kunnen zijn voor een verbeterde verkeersdoorstroming?

Wilt u nog iets kwijt over de verkeerssituatie in de wijk wat nog niet eerder aan bod is gekomen?

Parkeersituatie

Dit stuk van de enquête gaat over het parkeerterrein op het Marktpllein zelf, en de parkeerplekken in de omgeving.

In de bijeenkomst in de kerk was benoemd dat na onderzoek, er 17 (gratis) auto parkeerplekken verloren zullen gaan op de parkeerplaats op het Marktpllein. Er is niet vermeld of deze op een andere locatie weer terug zullen komen.

Later in deze enquête benoemen wij ook het beveiligd parkeerterrein voor bestelwagens, busjes en caravans op het Marktplaats die plaats moeten maken voor de school. Het eerste gedeelte gaat voornamelijk om de gratis parkeerplekken voor auto's op het Marktplaats.

Welke problemen maakt u mee of observeert u met betrekking tot het parkeren in de omgeving Broekweg tijdens de breng/ophaaltijden?

Meerdere antwoorden mogelijk

Geen plek kunnen vinden

Dubbel geparkeerde auto's

Asociaal geparkeerd (bijvoorbeeld op de stoep)

n.v.t

Anders, namelijk: _____

Bent u in het bezit van een parkeervergunning voor een parkeerplek dichtbij uw woning?

Vul nvt in als u geen auto in bezit heeft

Ja

Nee

N.v.t

Hoe vaak maakt u gebruik van de gratis parkeerplekken op het parkeerterrein Marktplaats?

Deze vraag mag u openlaten als u geen auto in bezig heeft

Dagelijks
Wekelijks
Maandelijks
Zelden
Nooit

Hoe ervaart u het vinden van een parkeerplek buiten het Marktplaats om met de huidige parkeersituatie in de buurt?

Deze vraag mag u openlaten als dit niet van toepassing is op uw situatie

Zeer makkelijk
Makkelijk
Neutraal
Moeilijk
Zeer moeilijk

Hoe ervaart u 's avonds na 6 uur het vinden van een plek op het parkeerterrein Marktplaats?

Deze vraag mag u openlaten als dit niet van toepassing is op uw situatie

Zeer makkelijk
Makkelijk
Neutraal
Moeilijk
Zeer moeilijk

Maakt u gebruik van het beveiligd parkeerterrein voor bestelwagens, busjes en caravans op het parkeerterrein Marktplaats?

Ja
Nee

Indien u nee invult mag u de rest van deze pagina overslaan.

Beveiligd parkeerterrein voor bestelwagens, busjes en caravans

Uit de huidige plannen van de gemeente blijkt dat er voornemens zijn om het beveiligde parkeerterrein te gebruiken als locatie voor de nieuwe scholen. De gemeente heeft aangegeven dat de beveiligde parkeerlocatie dan mogelijk naar het parkeerterrein bij de Kulk verplaatst zou kunnen worden. Omdat u heeft aangegeven dat u gebruik maakt van het huidige parkeerterrein, zullen wij in de volgende vragen ingaan over de gevolgen en uw zorgen hierover.

Hoe belangrijk is het voor u dat de beveiligde parkeermogelijkheid blijft bestaan?

Totaal niet belangrijk
Niet belangrijk
Neutraal
Belangrijk
Heel erg belangrijk

Naast dat u wellicht verder moet lopen om uw voertuig te parkeren en gebruiken, zijn er mogelijk nog andere gevolgen voor u. Hieronder kunt u aangeven welke gevolgen dat zijn.

Deze vraag mag u leeg laten als er geen andere gevolgen zijn.

Wilt u nog iets kwijt over de parkeersituatie in de wijk wat nog niet aan bod is gekomen?

Wat zou volgens u een oplossing kunnen zijn voor de genoemde parkeerplekken te kort die bewoners ervaren?

Woonplezier en woonwaarde

In hoeverre ervaart u geluidsoverlast van de huidige school?

Geen overlast

Weinig overlast

Neutraal

Beetje overlast

Veel overlast

Hoe rustig ervaart u de huidige woonomgeving?

Zeer rustig

Rustig

Neutraal

Onrustig

Zeer onrustig

Hoe belangrijk vindt u het hebben van een rustige woonomgeving?

Niet belangrijk

Niet echt belangrijk

Neutraal

Belangrijk

Zeer belangrijk

In hoeverre maakt u zich zorgen dat de komst van de samengevoegde school uw woonrust zou kunnen verstoren?

Totaal geen zorgen

Weinig zorgen

Neutraal

Beetje zorgen

Veel zorgen

Wat voor effect verwacht u op de waarde van uw woning na de bouw van een extra schoolgebouw?

Zeer positief

Positief

Neutraal

Negatief
Zeer negatief

Heeft u belang bij de komst van deze scholen?

Bijvoorbeeld: u werkt op 1 van deze scholen of uw (klein)kinderen gaan hier naar toe

Ja

Nee

Anders, namelijk: _____

Wilt u nog iets kwijt over de woonplezier en woonwaarde wat nog niet eerder benoemd is?

Afluitende vragen en contact

In dit laatste gedeelte vragen we u wat u belangrijk vindt waar extra aandacht aan moet worden besteed vanuit de gemeente.

Indien u zich wel of gedeeltelijk kan vinden in de komst van de samengevoegde scholen, maar hier nog wel opmerkingen bij heeft kunt u dat hier aangeven.

Indien u zich niet kunt vinden in de plannen van de gemeente, mag u dit leeg laten.

Is er nog iets wat u graag kwijt wilt wat u niet eerder heeft kunnen benoemen in de enquête?

Indien u de resultaten wenst te ontvangen per e-mail na afloop van de enquête, kunt u hieronder uw e-mail adres achter laten.

Disclaimer: Dit betekent echter wel dat wij uw e-mailadres te zien krijgen, en de enquête niet meer geheel anoniem is. Wij zullen uw e-mailadres en daarbij horende input niet met derden delen en uw gegevens niet voor andere doeleinden gebruiken of verspreiden.

Beschrijvingen van gevaarlijke momenten door bewoners

Kunt u een moment beschrijven van een gevaarlijke verkeerssituatie die u heeft meegemaakt?

Benoem hierbij ook de locatie en tijdstip (m.b.t ochtend/middagspits)

Deze vraag mag u open laten als dit niet van toepassing is voor u

Toen ik naar huis reed tijdens een ophaal moment van de school, en rende een kind de straat op voor de school, ik kon gelukkig net optijd stoppen.

Dubbel parkeren, kinderen steken tussen geparkeerde auto's over, onoverzichtelijk, paar keer bijna ongeluk zien gebeuren hierdoor, ging steeds maar net goed. Ons dochtertje is ook aangereden op deze manier op de Broekweg tijdens het verlaten van de scholen om 15.30 door de drukte.

Dochter bijna van haar fiets gereden door brengende ouder. In de ochtend

Roekeloos fietsen en het vele autoverkeer

Het dubbel geparkeerd staan van ouders tijdens het afhalen in de regen van de kinderen veroorzaakte chaos en kinderen moesten hun weg zoeken tussen de auto's door, omdat sommige ouders in de auto bleven zitten ,zag een jongetje bijna aangereden worden omdat hij van de straatkant moest instappen!

Maandag richting parkeerplaats oversteken kinderen bij de school die er nu staat

Auto's geven geen voorrang. Hard rijden van de auto's. autos staan stil op gevaarlijke kruising. autos rijden in straten in verboden richting .automobilisten hebben schijt aan de wed

Bijna elke ochtend zijn er een aantal ouders die niet hun auto parkeren, maar midden op straat met de auto stoppen en hun kind afzetten bij school

Tegen de richting in rijden in de da costastraat zowel begin en eind van de dag. voetballende kinderen waarvan de bal op straat komt te liggen met autos die harder van 30km/u rijden. Over rennende kinderen op de weg tussen de autos door, kinderen van 4-7 jaar. enzo..

Kinderen die de verkeersregels niet kennen en oversteken zonder om zich heen te kijken.

Ouders zetten soms midden op straat hun auto neer om hun kind uit de auto te droppen. Kind let niet op en steekt zo over. Fietzers halen auto in, of rijden tegen portier die opeens open slaat door het kind. Meerdere malen gezien zowel voor als na schooltijd (brengen en halen).

Ons kind aangereden, onze auto total loss gereden

kinderen die tussen de auto's door rennen en de straat oversteken.. (regelmatig)

Als je de straat oversteekt met de hond groen van prinsterenstraat en de ouders komen de kinderen halen of brengen is er totaal geen overzicht meer. Hetzelfde probleem doet zich voor als je dat stuk fietst

Middag spits, stonden allemaal auto's achter elkaar en op de stoepen. Ik moest gevaarlijke manoeuvres maken om de gratis parkeerplaats te kunnen bereiken. Ook de kinderen op de fiets die zonder te kijken gingen oversteken.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik de gevaarlijkste situaties tijdens de ramadan zie. Maar dat komt omdat ik dan meer meemaak van het verkeer.

Maar ik heb bij de school kinderen zonder te kijken over de stoepen zien rijden en auto's van halers/brenger bizarre wendingen zien maken

Wachtende ouders die de straat blokkeren als de kinderen uit school komen (Da Costastraat) en dan fietsers die kris kras tussen de auto's door komen

het moment, is bijna elke dag op de kruising

ouders die te laat van huis gaan, om hun kind naar school te brengen met de auto. hard door de straat rijden, waardoor de kinderen uit de straat niet veilig kunnen oversteken. dit zal alleen maar erger worden. als er nog meer scholen in de buurt komen.

kruispunt van schravendijkplein en groen van prinsterenstraat druk en glad in de winter

Tja hou vaak mijn hart vast als ik daar loop en zie kinderen willen oversteken maar vaak onveilig vanwege rijdende auto,'s.

Op de eindtijden van school

Bij het uitgaan van de school

Naast de school die er al staat is er ook nog een moskee wat op bepaalde tijden zeer druk kan zijn

verkeer kruispunt groen van prinsteren en broekweg druk, hier moeten fietsers door en voetgangers, als hier een school wordt gebouwd zet er dan gelijk een ambulancepost naast en sluit een contract af met het ziekenhuis

Kinderen rennen overal heen en komen uit alle hoeken en gaten. Dit is met name van toepassing als de jeugd klaar is met de schooldag. Dan rennen ze vrolijk richting papa en mama of naar huis met alle risico's van dien.

Begin/eind schooluren.

Plots overstekende kinderen. Auto's die dubbel parkeren. Kinderen die uit auto's stappen en zonder te kijken oversteken. Ouders op fietsen die gekke toeren uithalen.

Bijna omver gereden met m'n rollator door kind op fiets zonder begeleiding

KRUISPUNT GROEN VAN PRINSTEREN MET BROEKWEG IS GEVAARLIJK

Ochtendspits, locatie kruising broekweg

/groen van prinstererstraat/van schravendijkplein. Hier wordt iedere ochtend op de weg gestopt met auto's om kinderen rondom dit kruispunt uit de auto te laten stappen. Gevolg oponthoud, onoverzichtelijk voor fietsers en voetgangers. Tevens wordt er veel te hard gereden op groen van prinstererstraat. Maak er 30 kilometer van.

Leerlingen komen lopend en fietsend uit school druk in overleg met andere leerlingen en druk op hun mobiel steken zomaar de weg over en rakelings langs geparkeerde auto's van bewoners

Dubbel parkeren, te lang blijven staan niet kijken bij het weggrijden en arrogantie van ouders.

In de ochtend en in de middag auto's stoppen zonder te kijken gooien de deur open om de kinderen in te laten stappen

Auto's brommers en fietsen die niet stoppen bij een oversteek situatie en te hard door de straten rijden

Middagspits - Op snelheid passerende voertuigen die snel langs (fout) geparkeerde ophaal voertuigen rijden.

Drukke bij ophalen van kinderen direct om de school om nog niet te spreken over de onoverzichtelijke en chaotische situatie bij schoolreisjes

Gevaarlijk verkeer momenten zijn, als de bezoekers van de Moskee en de ouders van schoolgaande kinderen de auto niet kunnen parkeren. Ze staan dan Kris kas overal stil wat voor onveilige situaties zorgt.

Haal en breng tijden, half 9 en rond 14.00. Veel te snel rijden in Bilderdijkstraat.

Ouders zetten de auto midden op de weg, en kind gooit zondert e kijken deur open. Ouders zijn ook vaak te beroerd om "om te rijden" via Vaartweg en rijden vaak de Rembrandtstraat in wat 1 richtingsverkeer is en dus verboden in te rijden.

1. In de ochtend auto's rijden tegen het verkeer in van de Broekweg de Rembrandtstraat in. Deze moeten omrijden vis de Vaartweg -Jan Steenstraat.

2. Blokkade op de Broekweg door de kinderen naar binnen te brengen en de auto niet te parkeren, er is ook geen P te vinden. Dus de auto staat gewoon op straat met de alarmlichten aan.

3. Kinderen die niet opletten en zo oversteken,

Broekweg middagspits 13 september 2024 kind ontsnapt aan aandacht ouder en schiet de straat op met aankomende voertuigen. Geen slachtoffers.

Woensdag na einde school: auto's midden op de straat, weg wordt geblokkeerd voor overige weggebruikers. Fietsers schieten hier tussendoor.

In de Ochtend:

1. Tegen het verkeer in rijden van de Broekweg naar de Rembrandtstraat.
2. De Broekweg blokkeren om de kinderen in de school te brengen.
3. Kinderen die niet goed opletten in het verkeer.

Wegen worden geblokkeerd en fietsers die zomaar de weg opschieten

Tijdens breng en ophaal tijden van de school staan er overal auto's dubbel geparkeerd, kinderen rennen zonder te kijken de weg over. En fietsers volgen de verkeersregels niet op. Door de drukte is het zeer onoverzichtelijk. Hierdoor al 2x een noodstop moeten maken.

Middagspits

Vooraf bij het ophalen in de middag ervaar ik regelmatig gevaarlijke situaties in het verkeer bij de huidige school.

Door het aantal scholen te verdubbelen zullen de problemen alleen verergeren.

In de ochtend heb ik dat niet omdat ik voor 6 uur al de wijk uit ben.

Fietsende kinderen op de stoep

Smorgens bij wegbrengen en smiddags bij ophalen. dan is het een chaos door dubbel parkeren

Tijdens het verlaten van de parkeervoorziening bijna tegen een meisje op een fatbike aangereden (droeg ook geen helm).

Ik kwam het parkeerterrein afrijden en er stept zo een kindje over. Een andere keer kwamen van alle kanten kinderen op fietsen aan op het kruispunt, soms met ouders. Het is nu al vrij chaotisch, kan je nagaan met meer scholen en de doorstroom van mensen die aankomen voor parkeren etc.

Met uitlaten van mijn honden ouders hebben alleen oog om kinderen op tijd op school te droppen en verkeer omheen itresseert ze niet ook kids op fatbikes kijken niet

nec

Kinderen die de weg plots oversteken om achter een bal te rennen. Ongeduldige automobilisten

Ouders die niet goed parkeren, fietsende kinderen die schuin oversteken zonder te kijken.

In de middagspits rennen er kinderen over straat, die belanden zo voor de auto

er wordt heel vaak dubbel geparkeerd

Vanuit rembrandstraat broekweg op. Verkeer verleend geen voorrang of rijdt rembrandstraat in vanaf broekweg...

auto's die te hard rijden. botsingen door teveel drank op.

In algemeen is de straat een racebaan

Te veel auto's die even parkeren in de straat om de kinderen op te halen of weg te brengen.

Overstekende kinderen die niet kijken. En dubbel geparkeerde autos van ouders. Door de marktvrachtwagens is er ook veelste weinig zicht.

Een auto die net na de bocht (groen van prinstererstraat-broekweg) dubbelgeparkeerd en in tegengestelde richting staat om 'even' de kinderen uit te laden die naar school gebracht worden tijdens de ochtendspits

In de middagen tijdens het ophalen van de kinderen steken zij over zonder te kijken en fietsen staan op straat geparkeerd(!!!) ouders parkeren soms dubbel of onder het mom van "met alarmlichten aan kan ik prima op een kruising stil blijven staan".

Ouders nemen voorrang als voetganger wanneer zij tussen auto's oversteken.

Kinderen fietsen in 3/4 tal naast elkaar breed door de straten en weigeren opzij te gaan zodat overig verkeer door kan stromen.

Tijdens schooltijd heb ik regelmatig of op de fiets een bal tegen mij aan gekregen en met de auto dat ik regelmatig moet uitwijken voor ballen.

Elke ochtend en middag bij het halen en brengen van de kinderen.

Kruising van Schravendijkplein Groen v Prinsterestraat/middagspits

Te druk op kruispunt, ervoer gooien. Kinderen die niet uitkijken.

Schooluren

2 x een auto over de kop
Bijna elke middag rond 15:30 , dubbel geparkeerd te snel rijden
Schoolomgeving. Eindtijd van de les. 14.00-16.00 uur
Als ik om 0830 mijn straat wil verlaten kom ik met grote regelmaat gehaaste mensen tegen die in de tegenovergestelde richting rijden om tijd te besparen. Er zijn zelfs mensen die niet willen worden aangesproken op het duidelijke bord aan het begin van de straat
dubbel geparkeerd
altijd
altijd
De drempels zijn verzakt en hebben nu geen functie. Meer drempels moeten er komen en oude drempels moeten opgehoogd worden. Automobilisten rijden te hard.
in de middag een ernstige aanrijding tussen auto's
Farbikes van stoep naar straat met racende auto's.
Dubbel parkeren, ook op invalide plekken en oplaadpunten
Geen specifiek moment maar altijd met halen en brengen dubbel/onveilig parkeren. Kinderen die gewoon over de straat rennen
Een hard rijdende automobilist op parkeerplaats terwijl er kinderen naar de bus van scooting liepen om naar de opvang te gaan.
Kinderen steken zomaar de straat over (ook met fietsjes) dat is normaal gedrag voor kleine kinderen
alle momenten: auto's op de weg met gevaarlichten, daarbij soms ook zonder te kijken deuren openen, kinderen steken zomaar over, ouders trekken hun kinderen mee om zo 'voorrang' te krijgen.
Da Costa straat, in de middag
Kinderen die graag naar de auto van ouders willen rennen en NIET kijken met oversteken. Vooral tijdens schooltijden en dan heb je niet 1, niet 2 maar 30 kinderen die zomaar oversteken. Ouders parkeren overal en nergens want er is gwn geen plek.
Bij de bavinckschool deuren van portiers die plots open gegooid worden en overstekende kinderen tussen auto's door terwijl ik aan kom rijden
Kermis op het parkeerterrein Broekweg tegelijk met dienst Moskee en het thuiskomen van bewoners van omliggende straten
Kinderen lopen tussen de auto's door naar de overkant waar 1 van de ouders wacht in de auto. Kinderen fietsen op de stoep, of met een fatbike
Auto's die op de stoepen worden gezet en niet in de parkeer vakken.
Lokatie bavinckschool Hal en brengen
Parkeerterrein ophalen kinderen
Dubbel parkeren, op de stoepen parkeren
kinderen die oversteken tussen de autos
altijd als de school uitgaat