



MONITORING HAPPY STREETS

West-Kruiskade & Schiedamse Vest

Een onderzoek naar de beleving en het gebruik van de West-Kruiskade en de Schiedamse Vest naar aanleiding van het experiment Happy Streets.

MONITORING HAPPY STREETS

West-Kruiskade & Schiedamse Vest

Een onderzoek naar de beleving en het gebruik van de West-Kruiskade en de Schiedamse Vest naar aanleiding van het experiment Happy Streets.

In opdracht van



In samenwerking met



INHOUDSOPGAVE

1 INLEIDING 6

2 WEST-KRUISKADE 8

2.1 Algemene indruk van de West-Kruiskade	10
2.2 Nulmeting versus effectmeting	14
2.3 Conclusies West-Kruiskade	18

3 SCHIEDAMSE VEST 20

3.1 Algemene indruk van de Schiedamse Vest	22
3.2 Nulmeting versus effectmeting	26
3.3 Terugkoppeling Schiedamse Vest	30
3.3 Conclusie Schiedamse Vest	32

4 CONCLUSIE 34

BIJLAGEN 36

Bijlage I	Planning monitoring Veldacademie WKK	36
Bijlage II	Planning monitoring Veldacademie SV	37
Bijlage III	Plekken waar is geënuquêteerd WKK	38
Bijlage IV	Plekken waar is geënuquêteerd SV	39
Bijlage V	Woonplaats respondenten WKK	40
Bijlage VI	Woonplaats respondenten SV	41
Bijlage VII	Analyse gebruikte vervoersmiddelen WKK	42
Bijlage IIX	Analyse reden van komst WKK	43
Bijlage IX	Analyse gebruikte vervoersmiddelen SV	44
Bijlage X	Resultaten enquête WKK	46
Bijlage XI	Resultaten enquête SV	50

COLOFON 54

1. INLEIDING

In het najaar van 2017 heeft Happy Streets als onderdeel van het experimentenprogramma ‘Places for People’ plaatsgevonden in de West-Kruiskade en de Schiedamse Vest. Doel is om door middel van tijdelijk ander gebruik van de openbare ruimte een doorkijkje te geven naar mogelijke veranderingen met betrekking tot mobiliteit in de stad. Happy Streets is opgezet als een transitie experiment. Dit betekent dat inzichten met betrekking tot mobiliteit worden gegenereerd, maar dat er ook wordt gekeken naar de beweging die het experiment Happy Streets in gang zet.

Onder de noemer ‘Happy Streets’ worden er in de maand oktober van 2017 diverse interventies en activiteiten georganiseerd in de West-Kruiskade. In de maanden november en december is dat het geval in de Schiedamse Vest. Veldacademie heeft als onderdeel van de monitoring onderzocht of de interventies in het kader van Happy Streets hebben geleid tot een ander gedrag en een andere beleving van de openbare ruimte met betrekking tot mobiliteit. Dit is gedaan door enquêtes af te nemen voor en tijdens het experiment. Passanten in de twee straten zijn gevraagd mee te werken aan de vragenlijst. De straatgesprekken zijn uitgevoerd in samenwerking met studenten van de minor Public Health van de Erasmus Universiteit en in samenwerking met studenten uit het netwerk van Veldacademie.

De volgende thema’s zijn onderzocht: gebruik en mobiliteit; sfeer en beleving; draagvlak. De beleving wordt gedefinieerd als de ervaring van een persoon en is gemeten aan de hand van drie zintuigen; horen, zien en ruiken. Het gebruik van de straat is onderzocht door de respondenten te laten reageren op een aantal stellingen.

Deze notitie geeft inzicht in de informatie die verkregen is middels de enquête. Hoofdstuk 2 geeft inzicht in de resultaten van het onderzoek uitgevoerd in de West-Kruiskade. Hoofdstuk 3 geeft inzicht in de resultaten van het onderzoek uitgevoerd in de Schiedamse Vest. Voor beide straten zal eerst een algemeen beeld worden geschetst van de straat en haar karakteristieken. Daarna zal worden ingegaan op de veranderingen in het gebruik en de beleving in de straten naar aanleiding van Happy Streets.

West-Kruiskade

De West-Kruiskade is een winkelstraat in het centrum van Rotterdam. De straat is gesitueerd in de buurt het Oude Westen, in de wijk Stadscentrum. De diversiteit aan restaurantjes, supermarkten en winkels is kenmerkend voor de West-Kruiskade. Het Oude Westen kent een grote diversiteit als het gaat om bevolkingssamenstelling. Dit is goed terug te zien in het aanbod van winkels en restaurants in de West-Kruiskade. In de straat bevindt zich een woonzorgcentrum van Humanitas: De Leeuwenhoek. Direct grenzend aan de straat bevindt zich het wijkpark. De West-kruiskade wordt omsloten door de Westersingel en de 's-Gravendijkwal. In de straat komen gemotoriseerd verkeer en niet-gemotoriseerd verkeer samen. Er bevinden zich twee tramhaltes in de West-Kruiskade.

Schiedamse Vest

De Schiedamse Vest is een rustige stadstraat in het centrum van Rotterdam. De straat is gesitueerd in de buurt Cool, in de wijk Stadscentrum. De Schiedamse Vest wordt omsloten door de Westblaak en de Westzeedijk. In de Schiedamse Vest komen veel diverse functies samen. In de straat zijn een aantal restaurantjes en winkeltjes. Verder zijn workspace 42 (bedrijfsverzamelgebouw), het oogziekenhuis, twee basisscholen en meerdere kerken gesitueerd in de Schiedamse Vest. Direct aan de straat grenst een plein waar meerdere sport- en speelvoorzieningen zijn.





2

WEST-KRUISKADE

Onder de noemer 'Happy Streets' zijn er in de maand oktober van 2017 diverse interventies en activiteiten georganiseerd in de West-Kruiskade. Concreet betekent dit dat de West-Kruiskade gedurende deze maand autoluw is ingericht en actief is geprogrammeerd met evenementen. Enkele voorbeelden van interventies zijn: een tijdelijk stippenpad (suggestie-fietsstrook), kleurrijke stippen die de ingang van het wijkpark markeren, zitgelegenheden, parklets en extra plantenbakken in de straat.

In de periode van 6 t/m 14 september 2017 is er in de West-Kruiskade een nulmeting (T0) uitgevoerd. In deze periode hebben 103 voorbijgangers de enquête ingevuld. In de periode van 11 t/m 28 oktober 2017 is de effectmeting (T1) uitgevoerd, in deze periode zijn er 102 enquêtes ingevuld [zie bijlage I, III en V].

2.1 ALGEMENE INDRUK VAN DE WEST-KRUISKADE

Tijdens de nulmeting en de effectmeting hebben de studenten van de minor Public Health van de Erasmus Universiteit gesproken met 205 voorbijgangers in de West-Kruiskade. Zodoende is het mogelijk een goed beeld te schetsen van de straat en haar karakteristieken. In deze paragraaf is de data van zowel de nulmeting en effectmeting als één dataset geanalyseerd.

Gebruik en mobiliteit

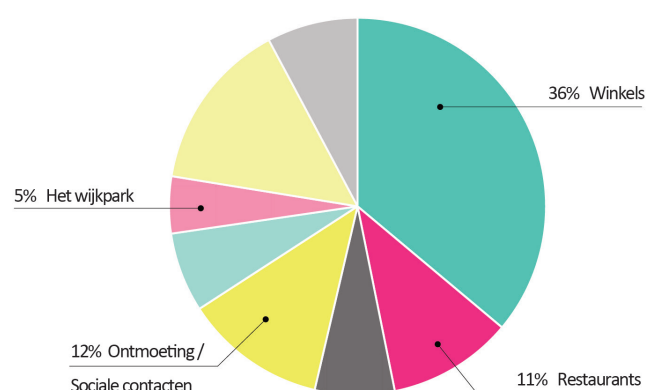
De West-Kruiskade wordt ervaren als een levendige, drukke en multiculturele straat. In veel gevallen waardeert men de diversiteit in het aanbod van winkels en restaurants. De winkels, de restaurants en ontmoetingen zijn belangrijke redenen van komst voor de respondenten [zie afbeelding 2.1]. De winkels zijn voor veel bezoekers in de straat de belangrijkste reden van komst. De restaurants zijn vooral populair onder de bezoekers in de leeftijd tot 50 jaar. Opvallend is de reden van komst onder jongere gebruikers (tot 29 jaar) en ouderen vanaf 60 jaar. Deze groepen geven aan dat ze de West-Kruiskade bezoeken vanwege de sociale contacten, de ontmoetingen en het wijkpark. Een relatief groot deel van de respondenten heeft meerdere redenen van komst. We zouden kunnen stellen dat de West-Kruiskade een dynamische straat is waar veel stedelijke functionaliteiten samen komen.

“De West-Kruiskade is een levendige straat met veel leuke winkels en restaurants”

Man, 29 jaar

Het gros van de respondenten geeft aan te voet of met de metro/tram naar de West-Kruiskade te zijn gekomen. Ook de fiets en de auto zijn met respectievelijk 14 en 12 procent een belangrijk vervoersmiddel van en naar de West-Kruiskade [zie afbeelding 2.3]. Opvallend is

het verband tussen het vervoersmiddel en woonplaats van de respondenten. Respondenten wonend nabij de West-Kruiskade komen veelal te voet, met de fiets of de scooter naar de West-Kruiskade. De respondenten die woonachtig zijn in de stadsregio Rijnmond (gemeente Rotterdam uitgezonderd) komt veelal met de tram en/of metro, naar de West-Kruiskade [voor nadere toelichting zie afbeelding bijlage VII en IIX].



- De winkels
- De restaurants
- Mijn woning
- Ontmoeting / sociale contacten
- Mijn werk
- Het wijkpark
- Anders
- Meerdere

2.1 Reden van komst naar de West-Kruiskade over het totaal aantal respondenten tijdens de T0 meting en T1 meting.

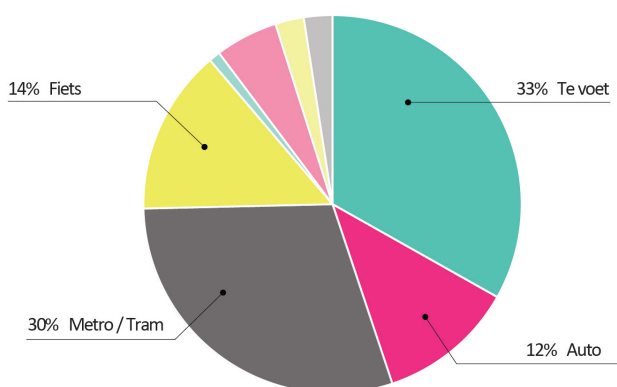


2.2 : West-Kruiskade 6 september 2017

“De West-Kruiskade is een leuke straat, het verkeer is wel erg hectisch.”

Man, 47 jaar

De breedte en kwaliteit van het voetpad in de West-Kruiskade wordt in de gesprekken regelmatig genoemd. Met name respondenten die moeilijk ter been zijn en gebruik maken van een rollator en/of scootmobiel geven aan dat het voetpad onvoldoende toegankelijk is. Smalle voetpaden en losliggende tegels bemoeilijken de verplaatsing over het voetpad met een rollator of scootmobiel.



- Te voet
- Auto
- Metro / Tram
- Fiets.
- Bus
- Trein
- Scootmobiel
- Anders

2.3 Vervoersmiddelen naar de West-Kruiskade over het totaal aantal respondenten tijdens de T0 meting en T1 meting.

Sfeer en beleving

De zintuiglijke ervaring van de respondenten is over het algemeen positief. Respondenten geven aan dat de zintuiglijke ervaring afhangt van de verkeersdrukke. De drukte in het verkeer heeft een negatieve invloed op de beleving van de straat. De verkeerssituatie in de straat wordt door de respondenten vaak genoemd als een punt van zorg. Het aantal auto's in de straat, de snelheid van de automobilisten en de aanwezigheid van trams maakt de verkeerssituatie chaotisch en onoverzichtelijk. Met name het fietsverkeer ondervindt hinder van de verkeerssituatie. De meerderheid van de respondenten, gesproken tijdens de nulmeting, geeft aan dat een wijziging van de verkeerssituatie de beste verbetering zou zijn voor de straat. Velen gaven de suggestie om meer ruimte te creëren door middel van fietspaden of een breder straatprofiel.

“De sfeer in de West-Kruiskade is prettig, het is heel kleurrijk en multicultureel.”

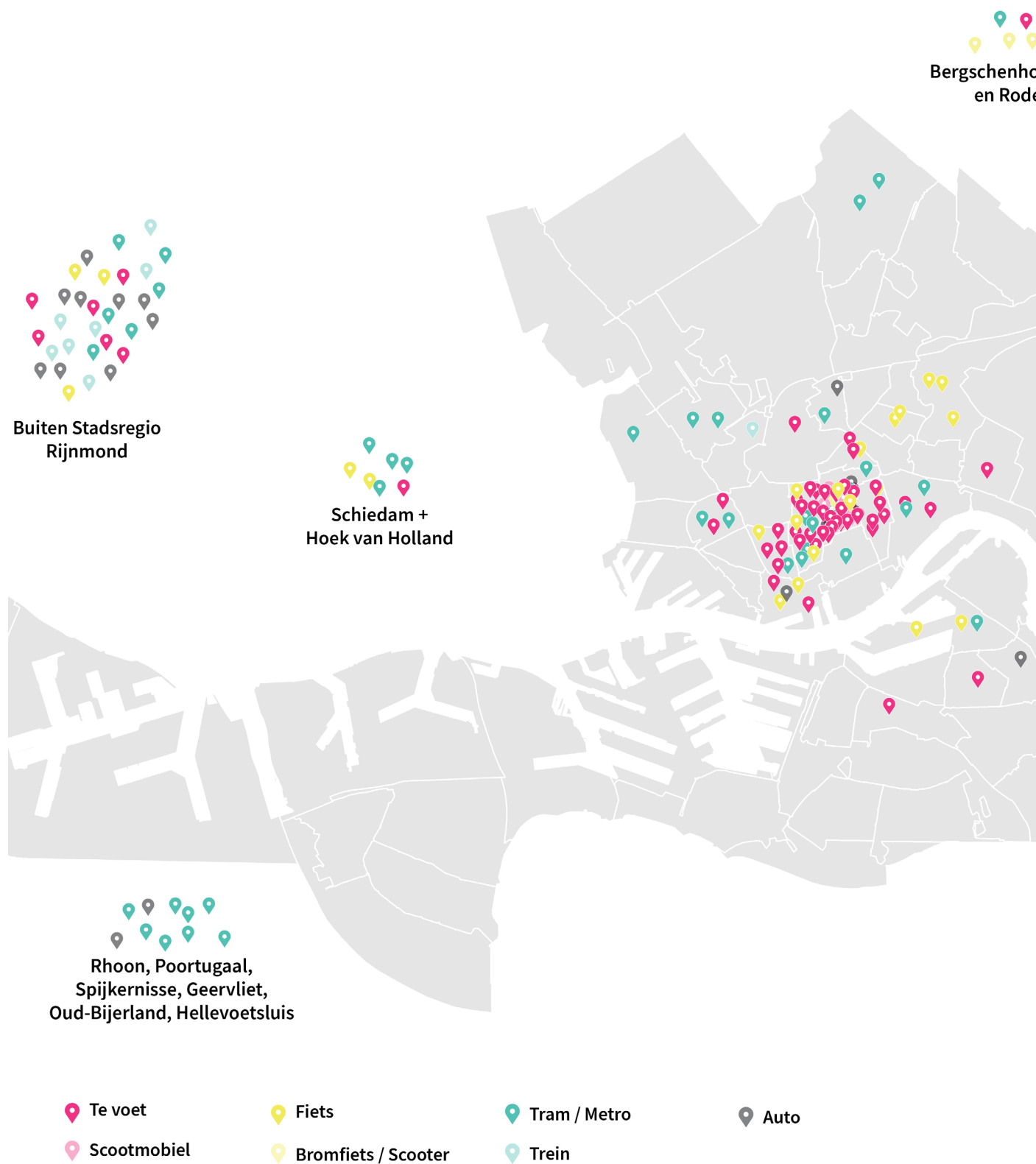
Vrouw, 23 jaar

Draagvlak

Uit de gegevens blijkt dat weinig mensen zich betrokken voelen bij de West-Kruiskade. Toch komt uit de gesprekken naar voren dat met name de respondenten die al langere tijd in het Oude Westen wonen veel mensen in de buurt kennen en zich op die manier betrokken voelen bij de straat. De helft van de respondenten geeft aan gemakkelijk een praatje te maken met mensen in de straat. Er wordt in de gesprekken ook vaak gesproken over de vele veranderingen die hebben plaatsgevonden de afgelopen jaren. In de meeste gevallen ervaren de respondenten deze veranderingen als positief, met name de veiligheid in de straat is er op vooruit gegaan volgens de passanten. Een grote meerderheid van de respondenten geeft dan ook aan zich veilig te voelen in de straat.

“De West-Kruiskade is een heerlijke straat, woon hier al lang en ik ken hier veel mensen.”

Vrouw, 85 jaar



2.4 Gebruikte vervoersmiddelen naar de West-Kruiskade naar postcode

ek, Berkel
nrijs



Kaart modaliteiten

In de kaart van afbeelding 2.4 zijn de gebruikte vervoersmiddelen vergeleken met het postcode gebied van de woonplaats. Passanten in de West-Kruiskade komen veelal te voet, met de fiets of met de scootmobiel naar de straat. Naarmate de afstand van de woonplaats tot de West-Kruiskade groter neemt het gebruik van het openbaar vervoer toe. Men maakt relatief veel gebruik van de tram en metro.

Capelle aan den IJssel,
Krimpen aan den IJssel

Dordrecht, Barendrecht,
Zwijndrecht

2.2 NULMETING VERSUS EFFECTMETING

In dit deel van de notitie zal worden gekeken naar de veranderingen in de beleving en het gebruik van de West-Kruiskade naar aanleiding van Happy Streets. Tijdens het experiment zijn er kleine verschuivingen ontstaan in gebruik en waardering van de West-Kruiskade. De algemene indruk van de straat blijft hetzelfde. Het gemiddelde rapportcijfer dat respondenten geven is met één tiende verschil gelijk gebleven, men geeft de West-Kruiskade gemiddeld een 7 als rapportcijfer [afbeelding 2.6].

Veranderingen in verblijfsduur

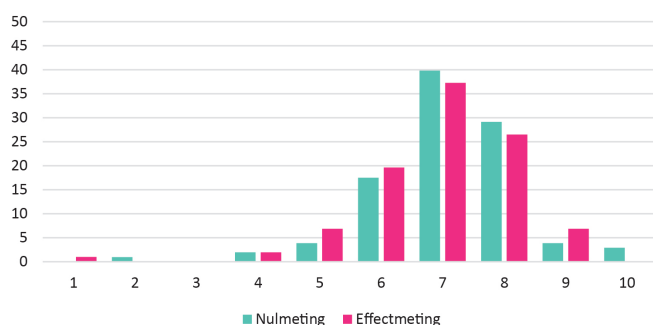
We zien verschuivingen in de verblijfsduur en redenen van komst van de respondenten in de effectmeting ten opzichte van de nulmeting. De voorbijgangers geven tijdens de effectmeting aan langer in het gebied te verblijven ten opzichte van de nulmeting [afbeelding 2.7]. De verblijfsduur in de straat en de positieve veranderingen in het kader van Happy Streets houden echter geen verband. Er is wel een aantal andere oorzaken voor de langere verblijfsduur die gemeten is tijdens de effectmeting.

Ten eerste geven meer voorbijgangers aan dat de restaurants en de sociale contacten / ontmoetingen belangrijke redenen van komst zijn naar de West-Kruiskade tijdens de effectmeting ten opzichte van de

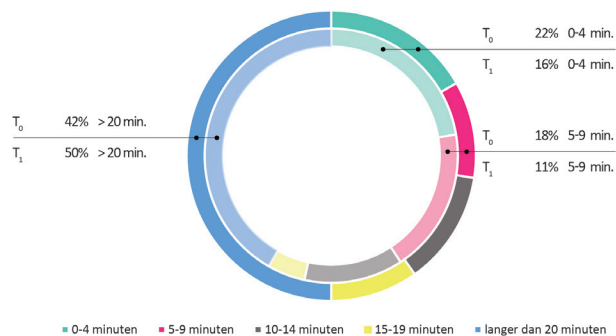
nulmeting. Uit de cijfers blijkt dat voorbijgangers die sociale contacten / ontmoetingen opgeven als reden van komst gemiddeld langer verblijven in de straat.

Daarnaast zijn gedurende de effectmeting relatief veel voorbijgangers gesproken nabij het wijkpark [zie bijlage II]. Deze groep respondenten geeft aan langer in de straat te verblijven. Enkele respondenten die gesproken zijn in of nabij het wijkpark geven aan dat de stippen voor het wijkpark een uitnodigende werking hebben.

Een mogelijk laatste reden van de langere verblijfsduur was het weer gedurende de effectmeting [zie bijlage I]. Het weer was uitzonderlijk goed voor de tijd van het jaar, waardoor men wellicht langer op straat verbleef.



2.6 Rapportcijfer T0, blauw en T1, roze. Waardes uitgedrukt in percentages.



2.7 Verblijfsduur T0, binnenring en T1, buitenring.



2.10 Stippenpad gedurende de maand oktober van 2017

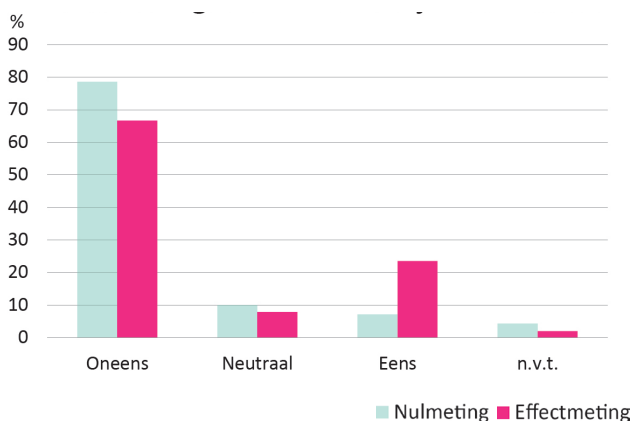
“De gele stippen op de weg voor fietsers zijn een prettige verbetering.”

Man, 62 jaar

Het stippenpad

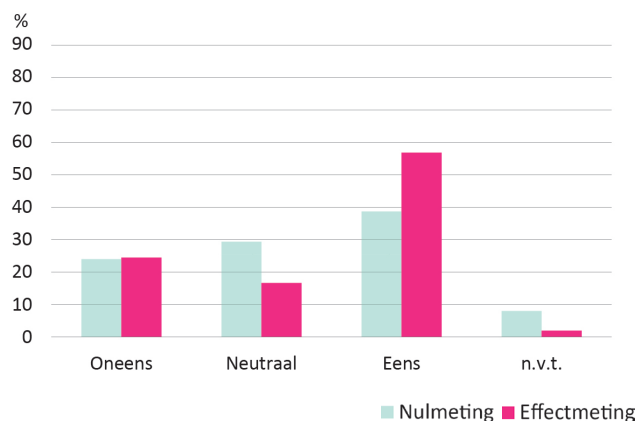
Zoals eerder besproken zijn er vele verschillende vervoersstromen aanwezig in de West-Kruiskade. Zowel tijdens de nulmeting in september als tijdens de effectmeting in oktober wordt het verkeer ervaren als een bron van drukte in de straat. Men geeft aan dat er veel auto's en trams rijden en dat dit voor fietsers een onveilige verkeerssituatie oplevert.

Uit de enquête blijkt dat de activiteiten en interventies rondom Happy Streets een positief effect hebben op de verkeerssituatie. Met name voor fietsers is het stippenpad een verbetering. In de effectmeting geven de respondenten aan dat de aanzet voor een fietspad door middel van de stippen een goede eerste poging is om de straat gebruiksvriendelijker te maken. De interventies leidden echter niet tot volledige tevredenheid wat betreft de gebruiksvriendelijkheid van de straat voor fietsers [afbeelding 2.8]. Toch geeft één derde van de ondervraagden tijdens de effectmeting aan dat het stippenpad (suggestie fietspad) de beste verbetering is geweest tijdens Happy Streets.



2.8 Reacties op de stelling: Deze straat is gebruiksvriendelijk voor fietsers.

Het aantal geparkeerde auto's en de snelheid van de automobilisten in de West-Kruiskade worden tijdens de effectmeting door passanten nog steeds genoemd als belangrijke factoren die de beleving van de straat negatief beïnvloeden. Passanten geven ook tijdens de effectmeting aan dat automobilisten te hard rijden in de straat. De gebruiksvriendelijkheid van de straat voor automobilisten is echter wel verbeterd tijdens het experiment Happy Streets [zie afbeelding 2.9].



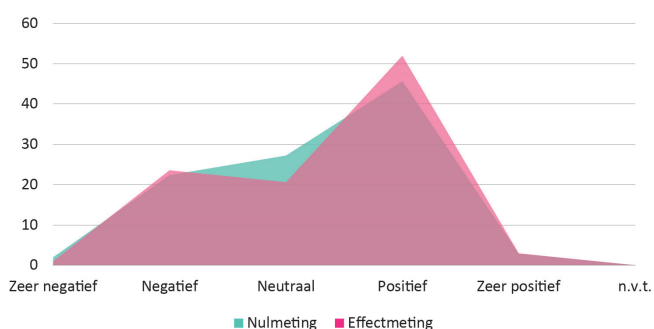
2.9 Reacties op de stelling: Deze straat is gebruiksvriendelijk voor automobilisten.

Beleving

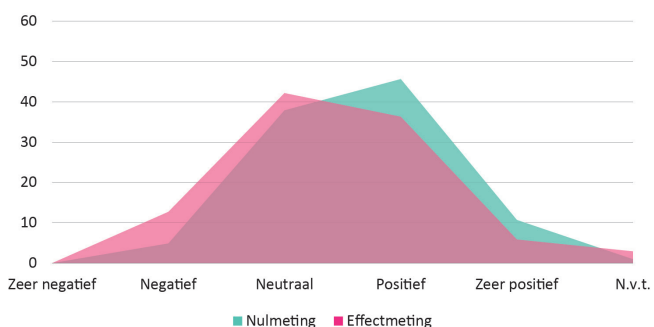
In de beleving van de straat zijn nauwelijks meetbare veranderingen opgetreden. De beleving van de straat naar aanleiding van de zintuiglijke ervaring is nagenoeg gelijk gebleven [zie afbeelding 2.11 - 2.13]. Uit de gesprekken met voorbijgangers komt wel naar voren dat de veranderingen in het kader van Happy Streets als positief worden ervaren. Men waardeert de kleurrijke stippen voor het wijkpark, de bloembakken, de zitgelegenheden en de kleuren in de straat. Enkele respondenten geven aan dat deze interventies leiden tot een vrolijkere en meer gezellige straat. Men geeft echter aan dat de veranderingen in het kader van Happy Streets niet direct invloed heeft op hoe men de straat gebruikt. Wel geeft men aan dat het gevoel van veiligheid op de fiets is vergroot.

“De kratten aan het begin van de straat zijn gezellige zitplekken.”

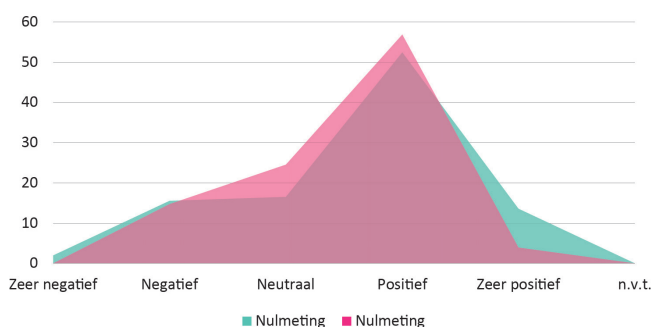
Vrouw, 23



2.11 Zintuiglijke ervaring [Horen]



2.12 Zintuiglijke ervaring [Ruiken]



2.13 Zintuiglijke ervaring [Zien]



2.14 Kleurrijke stippen rondom het Tiendplein



2.15 Stippenpad in de West-Kruiskade



2.16 Stippen voor de ingang van het Wijkpark



2.17 Kleurrijke tekeningen in de West-Kruiskade

2.3 CONCLUSIES WKK

De West-Kruiskade wordt ervaren als een levendige, drukke en multiculturele straat. In veel gevallen waardeert men de roerigheid en de levendigheid. De winkels, de restaurants en ontmoetingen zijn belangrijke redenen van komst voor de respondenten. Het gros van de respondenten geeft aan te voet of met de metro/tram naar de West-Kruiskade te zijn gekomen. De zintuiglijke ervaring in de straat positief. Men waardeert de sfeer in de straat. Met name het zicht en de geuren in de straat waardeert men positief.

We zien kleine verschuivingen in de beleving en gebruik van de straat optreden gedurende Happy Streets in de West-Kruiskade. De kleine veranderingen zijn niet in alle gevallen direct te relateren aan de interventies en evenementen rondom Happy Streets. Het stippenpad (suggestie fietsstrook) is de uitzondering op de regel; het stippenpad is meetbaar een succes. Men heeft op meerdere momenten aangegeven dat de verkeerssituatie met name voor fietsers ongebruiksvriendelijk en onveilig is. Door het stippenpad ontstaat er meer ruimte voor de fietser, dit vergroot de gebruiksvriendelijkheid van de West-Kruiskade voor fietsers. Het Happy Streets experiment heeft de wens voor een verbetering van de gebruiksvriendelijkheid voor fietsers expliciet gemaakt. Het stippenpad is een duidelijke vooruitgang ten opzichte van de bestaande situatie, dit heeft echter niet geleid tot een volledig fietsvriendelijke straat. Een definitieve uitwerking van een dergelijke oplossing zou nader moeten worden onderzocht.

Het blijkt lastig te zijn om kleine verschuivingen in beleving en gebruik van de West-Kruiskade direct te relateren aan de interventies rondom Happy Streets. De kwantitatieve informatie die opgehaald is middels de enquête geeft een goed beeld van de staat van de straat, echter de kwalitatieve informatie die we hebben opgehaald is waardevoller in de zoektocht naar het effect van de interventies. Bij vergelijkbaar onderzoek in de toekomst zal meer nadruk worden gelegd op het ophalen van kwalitatieve informatie. Het gesprek met de passant, bewoner en gebruiker staat voorop.

Het doel van de gesprekken met passanten in de West-Kruiskade was om informatie te verkrijgen. Dit is gedaan middels een enquête. Naast de waardevolle informatie

die dit opgeleverd heeft, bleek ook dat het stellen van vragen men aanzette tot nadenken over de straat. Door met de passanten en gebruikers van de straat in gesprek te gaan ontstaat er bewustwording over het gebruik van de straat in de toekomst. In de effectmeting in de Schiedamse Vest is dit grensverleggende vermogen van de vragenlijst meegenomen.

Een andere vraag die bij de bewoners en gebruikers van de West-Kruiskade meerdere malen naar boven kwam was: "Wat gaat er met na deze maand van experimenten gebeuren?". Door middel van co-creatieve sessies is getracht bewoners te betrekken en te mobiliseren in het gehele proces, maar wie is uiteindelijk eigenaar van de ideeën, meningen, interventies en onderzoeksresultaten die gegenereerd zijn door het experiment? Met andere woorden, wie voelt zich verantwoordelijk om het vervolg op te pakken?

Één van de onderzoeksvragen - naar de blijvende impact van tijdelijke interventies - zal nog beantwoord moeten worden. Betrokkenen uiten hun interesse in dit vervolg. Door de interventies in het kader van Happy Streets en het stellen van de vragen door middel van de enquête is de wens voor een fietspad expliciet geworden.





3

SCHIEDAMSE VEST

Onder de noemer 'Happy Streets' zijn er in de maand november en december van 2017 diverse interventies en activiteiten georganiseerd in de Schiedamse Vest. Concreet betekent dit dat de Schiedamse Vest gedurende deze maand autoluw is ingericht en actief is geprogrammeerd met evenementen. Enkele voorbeelden van interventies zijn: een tijdelijk stippenpad (suggestie-fietsstrook), parklets, picknicktafels en een paviljoen op het plein nabij basisschool 't Landje.

Om de veranderingen in het gedrag en de beleving naar aanleiding van Happy Streets te meten is er op twee momenten gesproken met voorbijgangers in de straat. In de periode van 6 t/m 14 september 2017 is er in de Schiedamse Vest een nulmeting (T0) uitgevoerd. In deze periode hebben 67 voorbijgangers de enquête ingevuld. In de periode van 8 november t/m 20 december 2017 is de effectmeting (T1) uitgevoerd, in deze periode zijn er 159 enquêtes ingevuld. Zie bijlage [II, IV en VI] voor nadere toelichting.

(Bron foto: Happy Streets)

3.1 ALGEMENE INDRIJK VAN DE SCHIEDAMSE VEST

Tijdens de nulmeting en de effectmeting hebben de studenten van de minor Public Health van de Erasmus Universiteit en studenten vanuit het netwerk van Veldacademie gesproken met 226 voorbijgangers in de Schiedamse Vest. Zodoende is het mogelijk een goed beeld te schetsen van de straat en haar karakteristieken. In deze paragraaf is de data van de nulmeting en effectmeting als één dataset geanalyseerd.

Gebruik

De Schiedamse Vest wordt ervaren als een stadse maar rustige straat. Door de diverse functies die in de straat aanwezig zijn is het een komen en gaan van mensen [zie afbeelding 3.6]. Bezoekers hebben over het algemeen een duidelijke reden om naar de straat toe te komen. Meest genoemde redenen van komst naar de straat zijn de scholen en het oogziekenhuis. Deze voorzieningen brengen werkgelegenheid met zich mee, ook het werk is dus een belangrijke reden van komst [zie afbeelding 3.1].

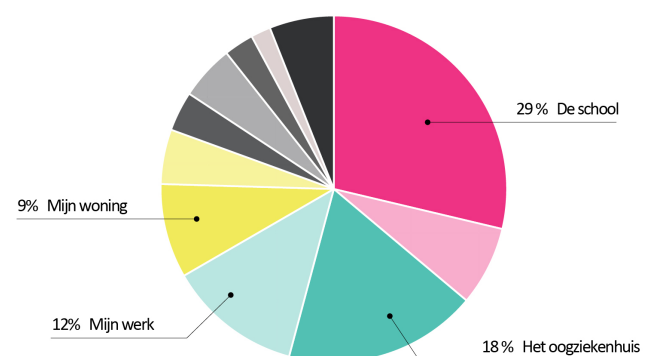
Opvallend is het hoge percentage mensen dat aangeeft voor één van de scholen in de Schiedamse Vest te komen dat niet woonachtig is in één van de centrum buurten van Rotterdam [zie afbeelding 3.5]. De speelvoorzieningen worden veel gebruikt door kinderen en jeugd die in één van de centrumbuurten van Rotterdam woonachtig zijn.

“Er zijn hier verschillende speelplekken, zoals het voetbalveld. Hierdoor kom je met mensen in contact.”

Vrouw 35 jaar

“De grote ruimte en de gemeenschappelijke ruimten als de school en de kerk vind ik erg positief.”

Man 67



3.1 Reden van komst naar de Schiedamse Vest over het totaal aantal respondenten tijdens de T0 meting en T1 meting.



3.3 : Schiedamse Vest, 13 september 2017

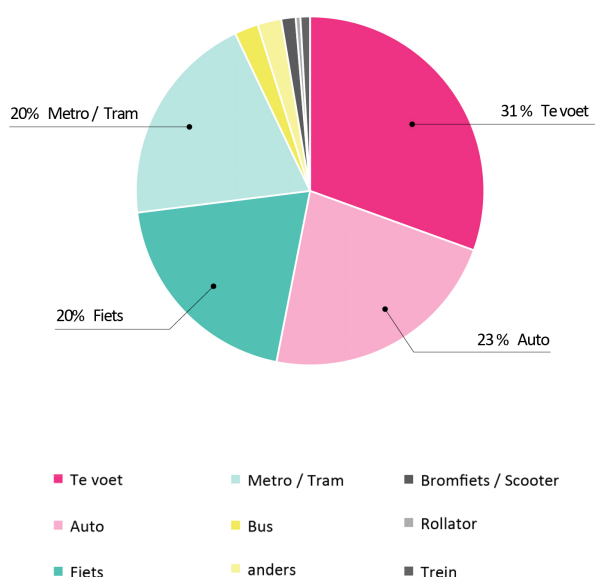


3.4: Schiedamse Vest, 13 september 2017

Mobiliteit

De Schiedamse Vest is goed bereikbaar. Veel gebruikte vervoersmiddelen van en naar de Schiedamse Vest zijn de auto, de fiets, te voet en de metro/tram [zie afbeelding 3.2]. De auto en het openbaar vervoer wordt veel gebruikt door mensen die voor werk of voor het oogziekenhuis naar de straat komen. Respondenten die aangeven voor de school en de speelvoorzieningen komen, komen vaker te voet of met de fiets naar de straat [zie bijlage IX].

Uit de gegevens blijkt dat de straat gebruiksvriendelijk is voor fietsers, wandelaars en automobilisten. Ondervraagden ervaren de verkeerssituatie in de straat als prettig. Het brede straatprofiel en de veiligheid op straat worden veelal genoemd als positieve punten



3.2 Vervoersmiddelen naar de Schiedamse Vest over het totaal aantal respondenten tijdens de T0 meting en T1 meting.

wat betreft de verkeerssituatie. Ook het aantal parkeerplekken wordt genoemd als positief punt van de straat. Toch is een deel van de respondenten negatief over de verkeerssituatie in de straat. Ruim één derde van de respondenten geeft aan dat de verkeerssituatie een negatieve invloed heeft op de beleving van de straat. Hoge parkeerdruk, de verkeersdruk en de hoge snelheden van automobilisten worden genoemd als factoren die een negatieve invloed hebben op de beleving van de straat. Onder de ondervraagden is dus verdeeldheid over de tevredenheid van de verkeerssituatie.

Respondenten die de school aangeven als reden van komst zijn vaker negatief over de snelheid van de automobilisten in het verkeer. De oversteekplekken worden door deze groep respondenten beschouwd als kindonvriendelijk. Respondenten die het oogziekenhuis opgeven als reden van komst zijn vaker ontevreden over het aantal parkeerplekken en het aantal auto's dat in de straat geparkeerd is. Het lijkt er op dat de mensen die te voet of met de fiets naar de straat zijn gekomen over het algemeen negatiever zijn wat betreft het overzicht in het verkeer en de snelheden die worden gehanteerd door automobilisten. Automobilisten zijn vaker ontevreden over het aantal parkeerplekken.

“Auto’s rijden hier vaak te hard, en ze staan vaak verkeerd geparkeerd.”

Man, 28 jaar

Sfeer en beleving

Over het algemeen zijn bezoekers in de Schiedamse Vest positief over de sfeer in de straat. De respondenten

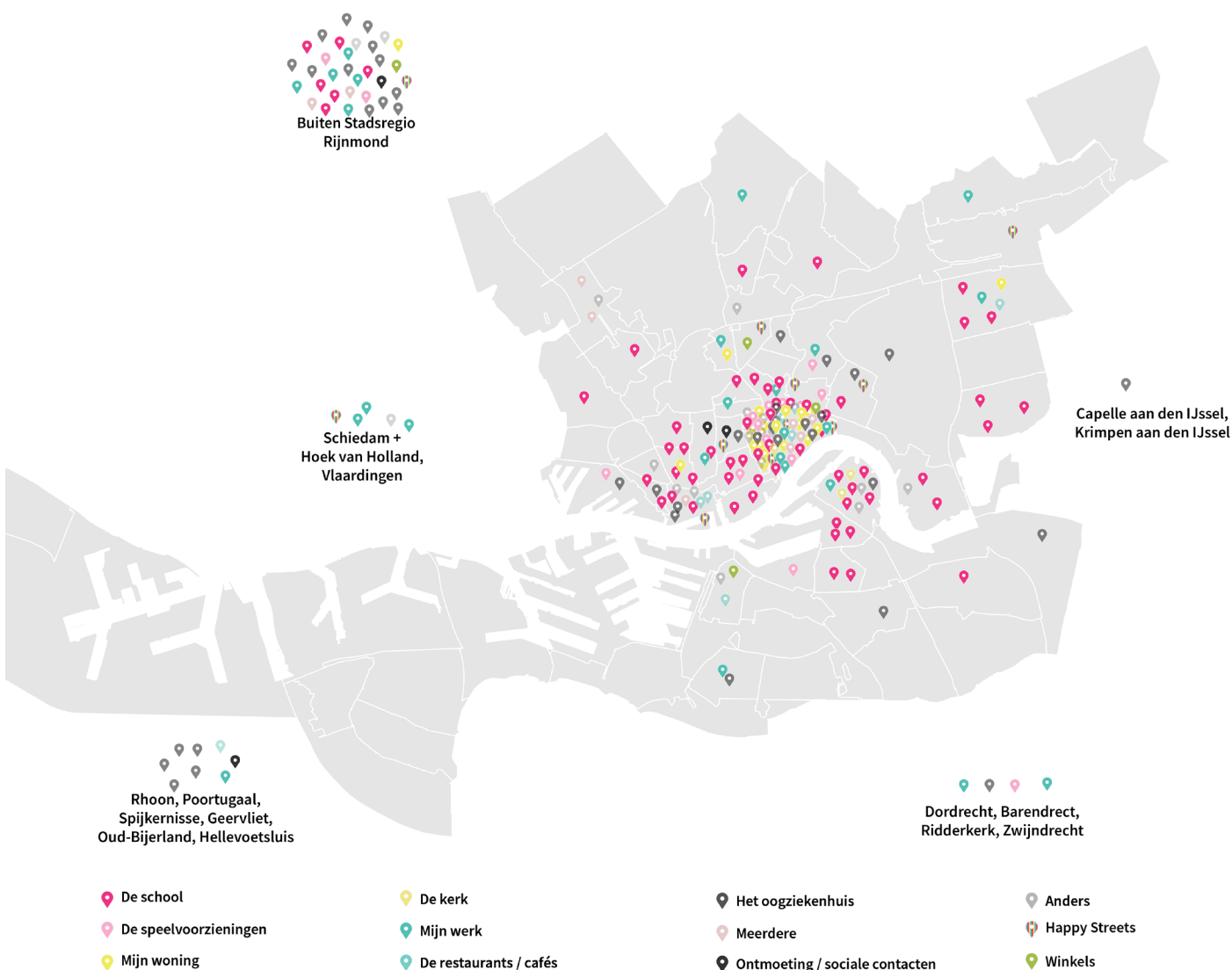
geven de Schiedamse Vest een 7 als rapportcijfer. Ook de zintuiglijke ervaring van de ondervraagden in de straat is positief. Een aantal factoren die een positieve invloed hebben op de sfeer en beleving van de straat zijn: de inrichting, de voorzieningen en de sociaaleconomische situatie. Men waardeert de ruimte die de Schiedamse Vest kent door het brede straatprofiel en de ruime pleinen. Ook de aanwezigheid van bomen en planten hebben een positieve invloed op de ervaringen van bezoekers in de straat. Daarnaast zijn de sport- en speelvoorzieningen en de cafés belangrijke factoren die positief van invloed zijn op de beleving van de straat. De diversiteit van de bezoekers in de straat en de aanwezigheid van kinderen worden ook vaak genoemd als positieve aspecten van de straat.

Bezoekers die voor de school, de sport- en speelvoorzieningen of specifiek voor Happy Streets naar

de Schiedamse Vest komen geven de straat gemiddeld een hoger rapportcijfer dan de mensen die met een ander doeleinde naar de straat toe komen. Daarnaast is deze groep respondenten positiever wat betreft de zintuiglijke beleving in de straat. Met name de ruimtelijke opzet van de straat en de aanwezigheid van sport- en speelvoorzieningen maakt dat men de straat een hoog rapport cijfer geeft. Mensen die voor het werk of voor het oogziekenhuis naar de straat komen zijn beduidend negatiever als het gaat om het algemene rapportcijfer voor de straat. De ontevredenheid over de verkeerssituatie lijkt bij deze groep respondenten een belangrijkere rol te spelen in de waardering van de straat.

Plaatselijke verschillen

De Schiedamse Vest kent verschillende ruimtelijke gebieden [zie afbeelding 3.6]. Er is grofweg een onderscheid te maken tussen de straat en het plein dat



3.5 Postcode woonplaats respondenten gecategoriseerd naar reden van komst

grenst aan de diverse scholen en de kerk. De bezoekers die geïnterviewd zijn ter plaatse van het plein zijn over het algemeen iets positiever. Zowel het rapportcijfer dat men geeft als de waardering die men geeft aan de zintuiglijke ervaring komt hoger uit. Men is ter plaatse van het plein vaker positief over de ruimte die te vinden is in het midden van de stad. Ook de speelvoorzieningen worden vaker genoemd als positief aspect. Opvallend is dat men ter plaatse van het plein veelal negatiever is over de snelheid van het autoverkeer in de straat.

“Het plein en de speelplekken zijn een rustmoment voor kinderen omdat het afgeschermd is van verkeer.”

Vrouw, 69 jaar

Draagvlak

Uit de gegevens blijkt dat een derde van de ondervraagden zich betrokken voelt bij de Schiedamse Vest. Met name de scholen spelen een belangrijke rol in het vergroten van de betrokkenheid. De scholen zijn belangrijk voor de informatievoorziening voor activiteiten; dit vergroot de betrokkenheid volgens de ondervraagden. Daarnaast geven veel respondenten aan mensen te kennen in de straat. Men maakt gemakkelijk een praatje met mensen in de straat en men voelt zich veilig in de straat.

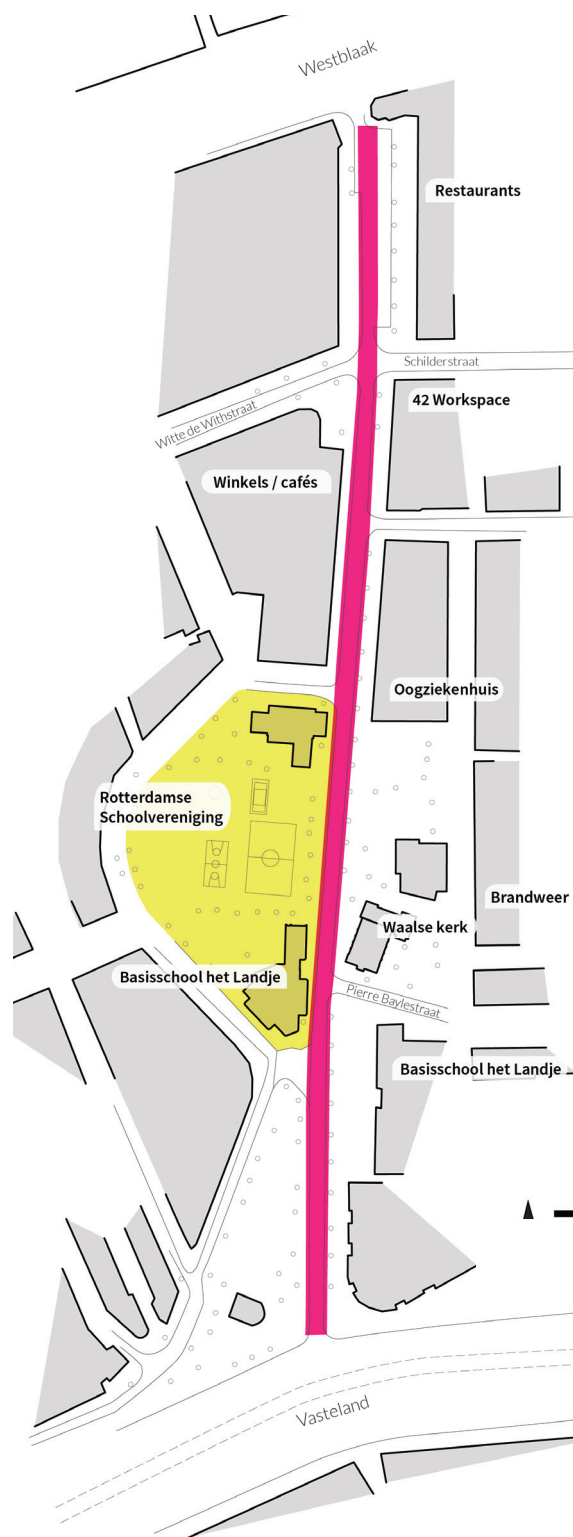
Toekomst van de Schiedamse Vest

Op de vraag: ‘Hoe ziet de Schiedamse Vest er volgens u in de toekomst uit?’ (gesteld tijdens de effectmeting) komen veel verschillende antwoorden. Men zegt nog regelmatig dat de verkeerssituatie verbeterd moet worden. Enkele suggesties zijn: een autoluwe straat, éénrichtingsverkeer, verkeersdrempels en duidelijke fietspaden. Anderen geven suggesties om de straat groener te maken, men is van mening dat de stad minder ‘hard’ zou moeten zijn en dat er meer ruimte zou moeten zijn voor de natuur. In sommige gevallen is men heel concreet, in andere gevallen heeft men een droombeeld voor ogen.

“Ruimte voor een binnenplein in de stad met bankjes voor oma’s een fontein, eendjes het mag allemaal wat lieflijker en minder Rotterdams hard.”

Man, 68

Men lijkt de kwaliteiten van het plein te waarderen, deze kwaliteiten zouden versterkt kunnen worden. In de toekomst is het van belang om de verkeerssituatie te verbeteren.



3.6 Ruimtelijke verschillen in Schiedamse Vest
plein [geel] en straat [roze]

3.2 NULMETING VERSUS EFFECTMETING

In dit deel van de notitie zal worden gekeken naar de veranderingen in de beleving en het gebruik van de Schiedamse Vest naar aanleiding van Happy Streets. Tijdens het experiment zijn er kleine verschuivingen ontstaan in gebruik en waardering van de Schiedamse Vest. De algemene indruk van de straat blijft hetzelfde. Het gemiddelde rapportcijfer dat respondenten geven is gelijk gebleven, men geeft de Schiedamse Vest gemiddeld een 7 als rapportcijfer.

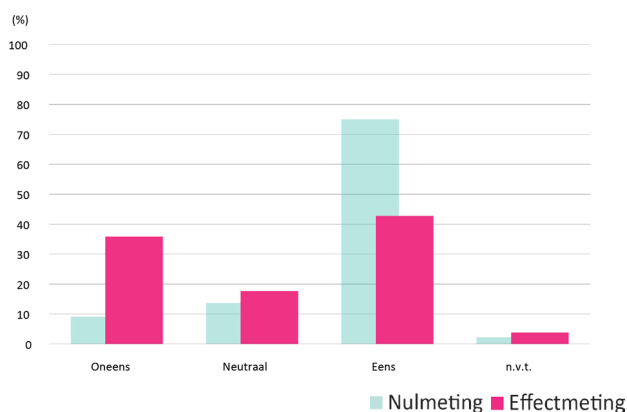
Verkeerssituatie

Tijdens de nulmeting is een verandering van de verkeerssituatie vaak genoemd als beste verbetering voor de straat. De straat zou overzichtelijker gemaakt moeten worden. Een aantal suggesties die genoemd zijn door de respondenten: het verbeteren van oversteekplekken, minder autoverkeer toelaten, de maximum snelheid van autoverkeer verlagen, aanbrengen van verkeersdrempels en verkeerslichten en het toevoegen van fietsenstallingen. Tijdens de nulmeting werd het parkeerbeleid ook vaak genoemd als punt van aandacht in de straat. De gewenste verandering met betrekking tot het parkeerbeleid is echter niet eenduidig. Sommige respondenten gaven aan meer parkeergelegenheid te willen zien in de straat, anderen gaven juist aan dat minder parkeergelegenheid zou leiden tot een betere straat.

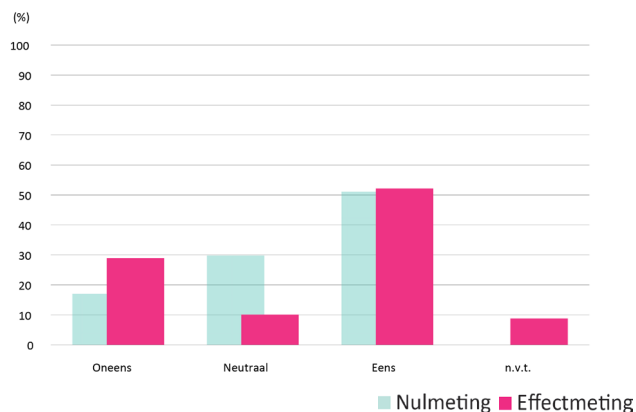
“Er zijn nu parkeerplaatsen weg. Dit geeft beter beeld met meer ruimte voor mensen.”

Man 46 jaar

In de maanden november en december is in het kader van Happy Streets een aantal interventies toegepast om de verkeerssituatie te verbeteren. Er is een aantal parklets neergezet om het aantal parkeerplekken te verminderen en meer ruimte te maken voor straatmeubilair en groen in de straat. Ook is er een stippenpad aangelegd om het fietsverkeer meer ruimte te geven in de straat.



3.7 Reacties op de stelling: Er staan te veel auto's geparkeerd in de straat.



3.8 Reacties op de stelling: Automobilisten rijden te hard in deze straat



3.11 Stippenpad en groenstrook met picknickbanken gedurende de maand november van 2017



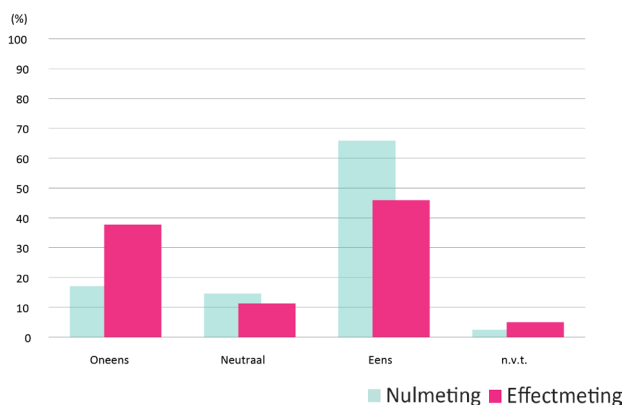
3.12 Stippenpad en banner Happy Streets gedurende de maand november van 2017

In de data van de effectmeting ten opzicht van de nulmeting is een aantal veranderingen te zien. Over het algemeen is men tijdens de effectmeting positiever geworden over het aantal geparkeerde auto's in de straat. Men geeft minder vaak aan dat er te veel auto's in de straat staan geparkeerd [zie afbeelding 3.7]. Ook wordt de groenstrook, die geplaatst is ter plaatse van de parkeerplekken, een aantal keer genoemd als een goede interventie van Happy Streets. Het dubbel parkeren werd in de nulmeting vaak genoemd als punt van ergernis, dit is niet nader genoemd in de gesprekken tijdens de effectmeting. Mogelijk hebben de interventies zoals de parklets daartoe bijgedragen. Toch is er ook kritiek op de vervanging van een aantal parkeerplekken. Op de vraag naar de minst leuke verandering naar aanleiding van Happy Streets reageert men ook regelmatig dat de verdwijning van de parkeerplekken leidt tot ergernis. De interventies in het kader van Happy Streets hebben een beperkt effect op de beleving van de snelheid van de automobilisten [zie afbeelding 3.8]. De meerderheid van de respondenten geeft nog steeds aan dat de automobilisten te hard rijden in deze straat.

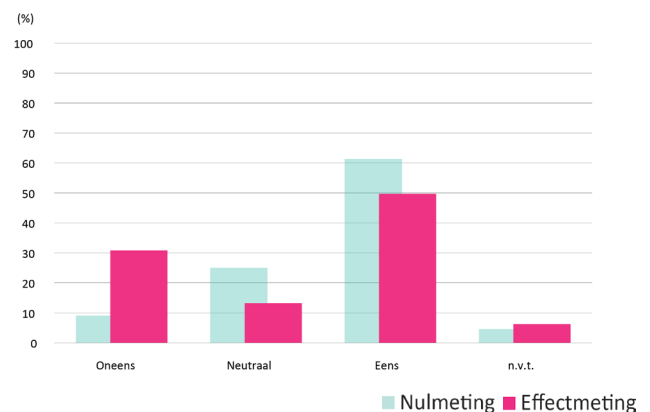
“De groenstrook is positief omdat er hierdoor ruimte hiervoor is gekomen ten koste van parkeren.”

Vrouw, 43 jaar

Opvallend is de verandering in de perceptie van de gebruiksvriendelijkheid voor fietsers en automobilisten. De Schiedamse Vest is volgens de ondervraagden minder gebruiksvriendelijk voor fietsers en automobilisten tijdens Happy Streets dan daarvoor [zie afbeelding 3.9 en 3.10]. Fietsers en automobilisten geven tijdens de effectmeting vaker aan last te hebben van de verkeersdrukte en het gebrek aan overzicht in het verkeer. Men geeft aan last te hebben van de banners van Happy Streets aan het begin van de straat, deze ontnemen het zicht op de oversteekplaatsen voor kinderen. Ook het verminderd aantal parkeerplekken en de parklets maakt dat de straat drukker is geworden en het overzicht is afgenomen. Het gebrek aan parkeerplekken wordt tijdens de effectmeting



3.9 Reacties op de stelling: Deze straat is gebruiksvriendelijk voor fietsers



3.10 Reacties op de stelling: Deze straat is gebruiksvriendelijk voor automobilisten.



3.13 Paviljoen Happy Land bij de opening van Happy Streets op 1 november 2017 (foto: Happy Streets)

genoemd als negatieve verandering in de straat, mogelijk is dit van invloed op de gebruiksvriendelijkheid voor de straat. Het stippenpad wordt af en toe genoemd als prettige aanpassing in de straat. Anderen geven echter aan dat het stippenpad niet leidt tot ander gedrag van medeweggebruikers. Het stippenpad is geen doorslaand succes in de Schiedamse Vest.

“De gele fietspunten hebben weinig effect, automobilisten zijn zich niet bewust van deze verandering.”

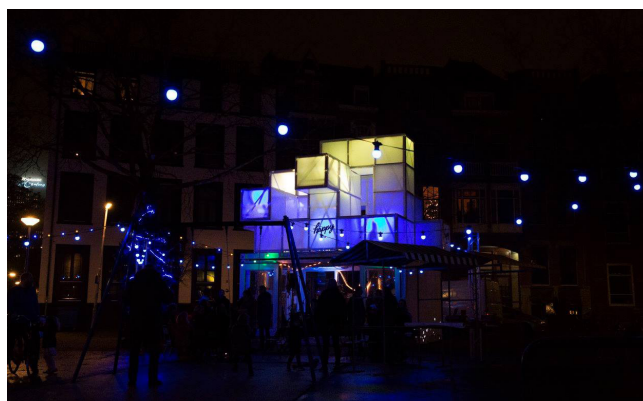
.....
Man 62 jaar

“De automobilisten letten beter op door de stippen op de weg, dit zorgt voor meer veiligheid.”

.....
Vrouw, 54 jaar

Happy Land

Het paviljoen: ‘Happy Land’ wordt vaak genoemd als er wordt gevraagd naar leuke veranderingen in het kader van Happy Streets. De koffie die er verkregen kan worden en het bijbehorende straatmeubilair spreken tot de verbeelding. In tegenstelling tot Happy Streets in de West-Kruiskade [zie hoofdstuk 7] worden de activiteiten en initiatieven in de straat vaak genoemd als positief punt. Men waardeert de aandacht die er voor de straat is en de activiteiten die er hebben plaatsgevonden in de maanden oktober en november. Het lichtjesfeest, het wijsje en de activiteiten in en rondom Happy Land brengen levendigheid in de straat, dat waardeert men.



3.14 Paviljoen Happy Land tijdens het Lichtjesfeest op 20 december 2017 (foto: Happy Streets)

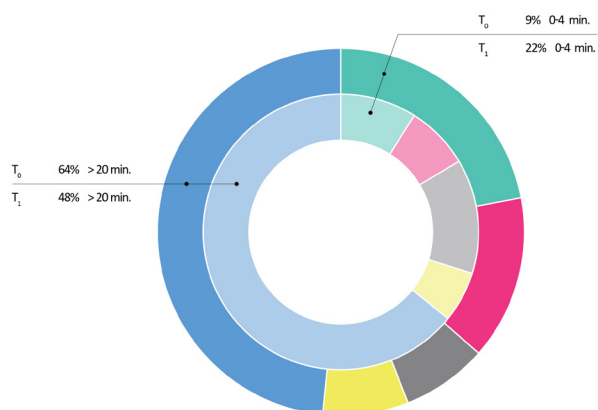
De beperkte openingstijden van het paviljoen Happy Land wordt een aantal keer genoemd als minpunt. Men vond het jammer dat het paviljoen maar op een aantal momenten in de week geopend was. Met name de koffie in de morgen spreekt de bewoners en de ouders van schoolgaande kinderen aan.

“Het paviljoen en de bankjes zijn leuk, mensen komen hierdoor met elkaar in contact.”

.....
Man 23 jaar

Het weer

De veranderingen in de straat in het kader van Happy Streets hebben weinig effect op het gebruik van de straat. De picknicktafels, die overigens wel werden gewaardeerd, werden zelden echt gebruikt. Men gaf wel aan minder lang te verblijven in de straat [zie afbeelding 3.15]. Het weer is een logische verklaring hiervoor. In de maanden november en december (T1) was het beduidend kouder dan in september (T0). Mogelijk zijn de veranderingen met betrekking tot de verkeerssituatie ook beïnvloed door het weer. Een logische verklaring zou kunnen zijn dat in november en december omwille van het weer bezoekers vaker met de auto naar de straat zijn gekomen. Dit heeft mogelijk de druk op het verkeer vergroot. De invloed van het weer op de onderzoeksresultaten weten we echter niet precies.



3.15 Verblijfsduur T₀, binnenring en T₁, buitenring.

De grensverleggende werking van de vragenlijst

In de effectmeting is voorbijgangers gevraagd of de vragen die de enquêteur heeft gesteld van invloed zijn geweest op hoe men over de straat denkt. Een meerderheid van de ondervraagden geeft aan dat de vragen geen effect hebben gehad op hoe men over de straat denkt. Een vijfde van de ondervraagden geeft aan dat de vragen wel invloed hebben gehad op hoe men over de straat denkt. In de meeste gevallen geeft men aan zich meer bewust te zijn van de straat. Men is zich meer bewust van de huidige staat van de straat én van de mogelijke toekomstige veranderingen in de straat.

3.3 TERUGKOPPELING SCHIEDAMSE VEST

Op woensdagavond 7 februari 2018 heeft een gesprek plaatsgevonden met betrokkenen bij Cool Zuid. Doel van de avond is te leren van Happy Streets. Wat heeft het experiment te weeg gebracht in Cool Zuid? Bas van der Pol (AIR) leidde het gesprek, Sarah Rach (DRIFT) gaf een presentatie over het hoe en waarom van het experiment. Verder waren verschillende projectbetrokkenen van Happy Streets, de cultuurscout, betrokkenen bij het Stadslab Cool Zuid, de tijdelijke exploitante van paviljoen Happy Land, verschillende bewoners en Veldacademie. Jan Nass ontving de groep in de Waalse Kerk en deed zelf ook mee aan het gesprek.

Samenwerking

Happy Streets is een experiment. Gemeente Rotterdam (Bureau Binnenstad) was opdrachtgever, maar zat tevens in het projectteam als sparringpartner. Dat werd als vernieuwend ervaren. Op deze manier kon de gemeente er ook meer van leren. Uit een interne evaluatie met de gemeente blijkt dat deze doelstelling ook ten minste gedeeltelijk behaald is.

De keuze voor Cool Zuid als Happy Streets locatie kwam voort uit de aanwezigheid van een actieve groep mensen binnen het stadslab en de komst van nieuwe woontorens. Tijdens dit gesprek staat de vraag centraal hoe door in het gebied actieve partijen wordt teruggekeken op Happy Streets en wat geleerd kan worden van het experiment.

Daarbij vormen de drie uitgangspunten achter de interventie in het gebied een terugkerend thema.

Een ‘hart voor de buurt’

De behoefte aan een buurtgerichte ontmoetingsplek heeft vorm gekregen in het paviljoen Happy Land, dat op het schoolplein is geplaatst. De exploitante van het paviljoen zag het als een persoonlijke kans en heeft een warme plek in het hart van omwonenden en ouders veroverd.

Interessant is dat door de aanwezigheid van het paviljoen, het school- en speelplein een stukje openbaarder wordt. Ook als je geen kinderen hebt, kun je het plein op en een praatje maken met ouders en omwonenden.

De vraag is wel of de specifieke locatie de beste plek is voor een dergelijk paviljoen. Het plein kent een prettig ritme van rust en reuring. De geluiden van spelende kinderen zorgen voor levendigheid en zijn acceptabel voor omwonenden. Deze activiteit vindt vooral tijdens en na schooltijd plaats. Rond etenstijd wordt het stil en 's avonds wordt er nog even gevoetbald.

Direct omwonenden geven aan dat ze niet zitten te wachten op meer horeca. Happy Land zelf gaf geen overlast, maar als horeca er eenmaal is, bestaat er risico van uitbreiding naar avonduren en meer geluid. De Witte de Withstraat geeft volgens hen al genoeg overlast.

Deze visie wordt gevoed door ervaringen met sporters die van plein gebruik maken. Dit functioneert prima, zo lang dit op reguliere tijden gebeurt. Zodra het een outdoor sportschool wordt met harde muziek en een volle programmering, slaat de balans echter om.

De opgave is dus om bestaande informele ontmoeting te faciliteren binnen het bestaande ritme. Daarbij is er de kans een bredere doelgroep dan schoolgaande kinderen en hun ouders te bedienen, zonder dat drukte en commercie de overhand nemen.

Tegengaan van gebruik als sluiproute

Om hardrijdend verkeer over de Schiedamsevest (als sluiproute tussen Westblaak en Westzeedijk) te weren is in de co-creatie periode gesproken over obstakels, drempels, tijdelijke afsluiting van de weg en andere zichtbare interventies. Dit bleek echter niet haalbaar binnen de tijd en mogelijkheden van de gemeente. De uiteindelijke interventie is een pad van geschilderde gele stippen geworden, de suggestie van een fietspad.

Dit stippenpad wordt door aanwezigen afgedaan als een net-niet interventie. Liever hadden ze gezien dat de straat werd afgesloten. Ook wordt opgemerkt dat de interventies geen duidelijk voordeel voor fietsers hadden, maar wel een duidelijk nadeel voor auto's. Het bleef daarmee onduidelijk wat de opbrengst van de interventie was. De opgave is zichtbaar geworden, maar de mobiliteit is niet serieus veranderd.

Ook wordt opgemerkt dat automobilisten die de weg als sluiproute nemen niet zijn geïnterviewd. Het kan interessant zijn te vernemen op welke momenten zij de sluiproute graag gebruiken en wat hen ervan kan weerhouden om dat te doen. Ook meer kwantitatieve monitoring van snelheden, hoeveelheden auto's en fietsers, parkeerdruk, etc. kan het onderzoek versterken.

Concluderend wordt gesteld dat het een gemiste kans is dat mobiliteitsgerelateerde interventies op de achtergrond zijn geraakt. Hierdoor is weinig nieuwe informatie verkregen over welke ingrepen op dit gebied in de nabije toekomst kansrijk zijn.

Groenere stoepen en parkeerplekken

De binnenstad groeit van 35.000 naar 60.000 bewoners. Als die allemaal de auto willen nemen zijn problemen te verwachten. Volgens bewoners is er nu al een tekort aan parkeerplekken.

Dat parkeerplekken tijdens Happy Streets zijn ingeruild voor groen, viel dus niet vanzelf in goede aarde. Het gebied wacht op een meer structurele oplossing, daarvoor worden tal van ideeën aangedragen. Zelfrijdende auto's worden genoemd en de suggestie wordt gedaan om OV in de binnenstad gratis te maken. Ook het gebruik van parkeergarages zoals aan de Westblaak en onder het Museumplein kan gestimuleerd worden. Bijvoorbeeld door een verdieping te reserveren voor bewoners. Op dit moment staat er altijd wel een etage leeg.

Vallet Parking zoals bij het Oogziekenhuis plaatsvond wordt ook als een aantrekkelijke optie gezien, hoewel de strook ook wordt misbruikt door taxi's. Handhaving in uniform is nodig om van het experiment geen lachertje te maken.

Het vergroenen van de stoep kan wel op bescheiden waardering rekenen. Omdat het experiment in november en december plaatsvond zijn de picknickbankjes nauwelijks gebruikt. Nu ze weg zijn, wordt er echter weer veel op de stoep geparkeerd. Daarmee hadden de bankjes dus een duidelijke functie.

Algemene feedback:

De branding van Happy Streets is visueel zeer uitgesproken. Dat versterkt het beeld van een rondtrekkend circus dat wel neerdaalt, maar geen sporen achterlaat. Dit druist in tegen de focus op co-creatie. Als je wilt dat het experiment lokaal verankert en blijvend effect heeft, is het volgens aanwezigen nodig om beter aan te sluiten op lokale sfeer en identiteit.

Zorg ook dat bestaande kwaliteiten niet weg-verbeterd worden. Door te veel te focussen op één aspect kunnen andere kwaliteiten zoals de rust in het gedring komen. Zoals bij alle processen van stadmaken is het een uitdaging om verwachtingen en verantwoordelijkheden helder te houden. Dat begint al bij onduidelijkheid in communicatie over wie 'de gemeente' is. Geef ze een naam en gezicht en maak duidelijk wat ieders rol is. Naast enthousiasme zijn er ook negatieve geluiden over het publiek geld dat hier besteed wordt. Er is een groep bewoners met veel oud zeer. Zij hebben meer tijd en ruimte nodig om vertrouwen terug te winnen. Tegelijkertijd moet experiment ook kunnen falen. In dat opzicht hadden bepaalde interventies, met name rondom mobiliteit, gedurfd mogen zijn. In dit geval waren er allerlei activiteiten zoals twister spelen bedacht, terwijl het thema mobiliteit was. Is dit een gemiste kans om meer rond het thema te bereiken?

Bij de groep aanwezigen leven allerlei ideeën over herinrichting en programmering van het gebied. Bij navraag wordt bevestigd dat deze door Happy Streets zijn aangewakkerd en er nieuwe contacten en initiatieven zijn ontstaan. Concrete invullingen zoals de fietsenrekken en bankjes worden aangeduid als 'blijvertjes'. Maar ook voor de langere termijn hebben allerlei ideeën een nieuwe impuls gekregen. De vraag of een tijdelijke interventie een blijvend effect heeft kan voor deze groep bevestigend worden beantwoord.

3.4 CONCLUSIES SCHIEDAMSE VEST

De Schiedamse Vest wordt ervaren als een stadse maar rustige straat. Door de diverse functies die in de straat aanwezig zijn is het een komen en gaan van mensen. Over het algemeen zijn voorbijgangers in de Schiedamse Vest positief over de straat. De ruime opzet, het groen en de sport- en speelvoorzieningen hebben een positief effect op de beleving van de Schiedamse Vest.

De Schiedamse Vest is goed bereikbaar. Veel ondervraagden komen lopend, met de auto, met de fiets of met de metro/tram naar de straat. De straat is gebruiksvriendelijk voor fietsers, wandelaars en automobilisten. Toch zijn de meningen verdeeld over de verkeerssituatie. Een deel van de ondervraagden ervaart de verkeerssituatie in de straat als rustig. De verkeerssituatie is echter ook negatief van invloed op de beleving van de verkeerssituatie.

De reden van komst en het gebruikte vervoersmiddel blijken van invloed op de tevredenheid over de straat. Bezoekers van de school, de sport- en speelvoorzieningen of de activiteiten van Happy Streets geven de straat een hoger rapportcijfer. Zij komen vaak te voet of met de fiets. Mensen die voor werk of het oogziekenhuis komen zijn minder positief. Deze groep reist vaker met de auto of het openbaar vervoer. Dit veronderstelt ook een verschil in waardering tussen de straat (Schiedamse Vest) en het plein (Schiedamse Singel).

We zien kleine verschuivingen in de beleving en het gebruik van de straat naar aanleiding van de interventies in het kader van Happy Streets. Uit de cijfers blijkt dat men positiever is geworden over het aantal geparkeerde auto's in de straat. Toch wordt de verdwijning van parkeerplekken gedurende het experiment ook regelmatig genoemd als een nadelige verandering.

De Schiedamse Vest is volgens de ondervraagden minder gebruiksvriendelijk voor fietsers en automobilisten tijdens Happy Streets. Fietsers en automobilisten geven tijdens de effectmeting vaker aan last te hebben van de

verkeersdrukte en het gebrek aan overzicht in het verkeer. De pogingen om auto's te stremmen hebben ook een negatieve invloed op het fietsverkeer. Ook het gebrek aan parkeerplekken wordt tijdens de effectmeting vaak genoemd als negatieve verandering in de straat.

Het paviljoen 'Happy Land' is wel meetbaar een succes. Het paviljoen wordt vaak genoemd als er wordt gevraagd naar leuke veranderingen in het kader van Happy Streets. De koffie die er verkregen kan worden, de sociale contacten en het bijbehorende straatmeubilair spreken tot de verbeelding.

De meest succesvolle ingrepen in de Schiedamse Vest dragen bij aan het verhogen van de verblijfskwaliteit van bestaande rustige plekken in de straat. Uit evaluaties wordt dit gezien als een belangrijke opgave voor het gebied. De inhoudelijke focus van Happy Streets lag echter op veranderingen in gedrag en perceptie m.b.t. mobiliteit. De vraag is of dit onderwerp voldoende uit de verf is gekomen.

Uit dit onderzoek blijkt dat er wel degelijk vragen en zorgen zijn over de verkeerssituatie in de straat. Respondenten hebben meerdere verbeteringen voor de straat genoemd die betrekking hebben op de verkeerssituatie. Deze verbeteringen zijn echter niet allemaal getest in het experimenten programma van Happy Streets in de Schiedamse Vest. Dit zijn wellicht gemiste kansen als het gaat om mogelijke veranderingen met betrekking tot mobiliteit in de stad. Mogelijk kunnen de voorstellen van bewoners zoals: fietsenstallingen, verkeersdrempels, snelheidslimiet auto's en stoplichten op een later moment alsnog worden getest in de straat.

4. CONCLUSIES

De toekomst van Rotterdam ligt op straat. In het licht van de mobiliteitstransitie die in Rotterdam voor de deur staat wordt het gebruik van de straat en met name gemotoriseerd verkeer ter discussie gesteld. Happy Streets maakt dit manifest door tijdelijke herinrichting en programmering van de openbare ruimte. Als onderdeel van de monitoring heeft Veldacademie samen met studenten van de minor Public Health van de Erasmus Universiteit en studenten uit het netwerk van Veldacademie gesproken met bezoekers van de West-Kruiskade en de Schiedamse Vest.

De kleurrijke interventies van Happy Streets vormden een goede aanleiding om met bewoners en passanten te spreken over het functioneren van de straat. Het feit dat er iets ging veranderen, gaf urgentie aan de vraag wat wenselijk is. In het onderzoek stond de volgende vraag centraal: “In hoeverre leiden de tijdelijke ingrepen in het Happy Streets experiment tot een ander gedrag en andere perceptie in het gebruik van de openbare ruimte m.b.t. mobiliteit?” Binnen het overkoepelend onderzoek van DRIFT, dat uit participatief onderzoek, interviews en kwantitatieve meting bestond, heeft Veldacademie gekeken naar het gedrag en de perceptie van de bezoekers van de straten. Dit is gebeurd door op straat enquêtes af te nemen, voor en tijdens de uitvoering van het experiment. Met betrokkenen bij de Schiedamse Vest heeft tevens een evaluerend gesprek plaatsgevonden na afloop van de interventie.

Kleine verschuivingen in beleving en gebruik van de twee straten zijn lastig direct te relateren aan de interventies rondom Happy Streets. In veel gevallen bevestigen de interventies van Happy Streets wensen en/of gedachten van bezoekers in de straat en vice versa. Mogelijk zijn deze wensen en eisen wel expliciet geworden door de interventies in het kader van Happy Streets en de gesprekken die naar aanleiding van dit onderzoek zijn gevoerd. Het bewustzijn van de huidige staat van de straat én van mogelijke toekomstige veranderingen groeit door met voorbijgangers in gesprek te gaan.

Enkele concrete onderdelen hebben wel meetbaar effect gehad. Zo maakte het stippenpad op de West-Kruiskade de gekoesterde wens van een fietspad voelbaar. Na de ervaringen van de testperiode kan met beeld en overtuiging gezegd worden dat dit fietspad tegemoetkomt aan de wensen van gebruikers van de straat. In de testperiode is geroken aan de invloed hiervan op de straat.

Maar ook werd duidelijk hoe door omwonende partijen over de verschillende ingrepen gedacht wordt en wat het vanuit de gemeente behelst om een dergelijke ingreep uit te voeren. Over deze aspecten zal het onderzoek van DRIFT meer inzichten blootleggen.

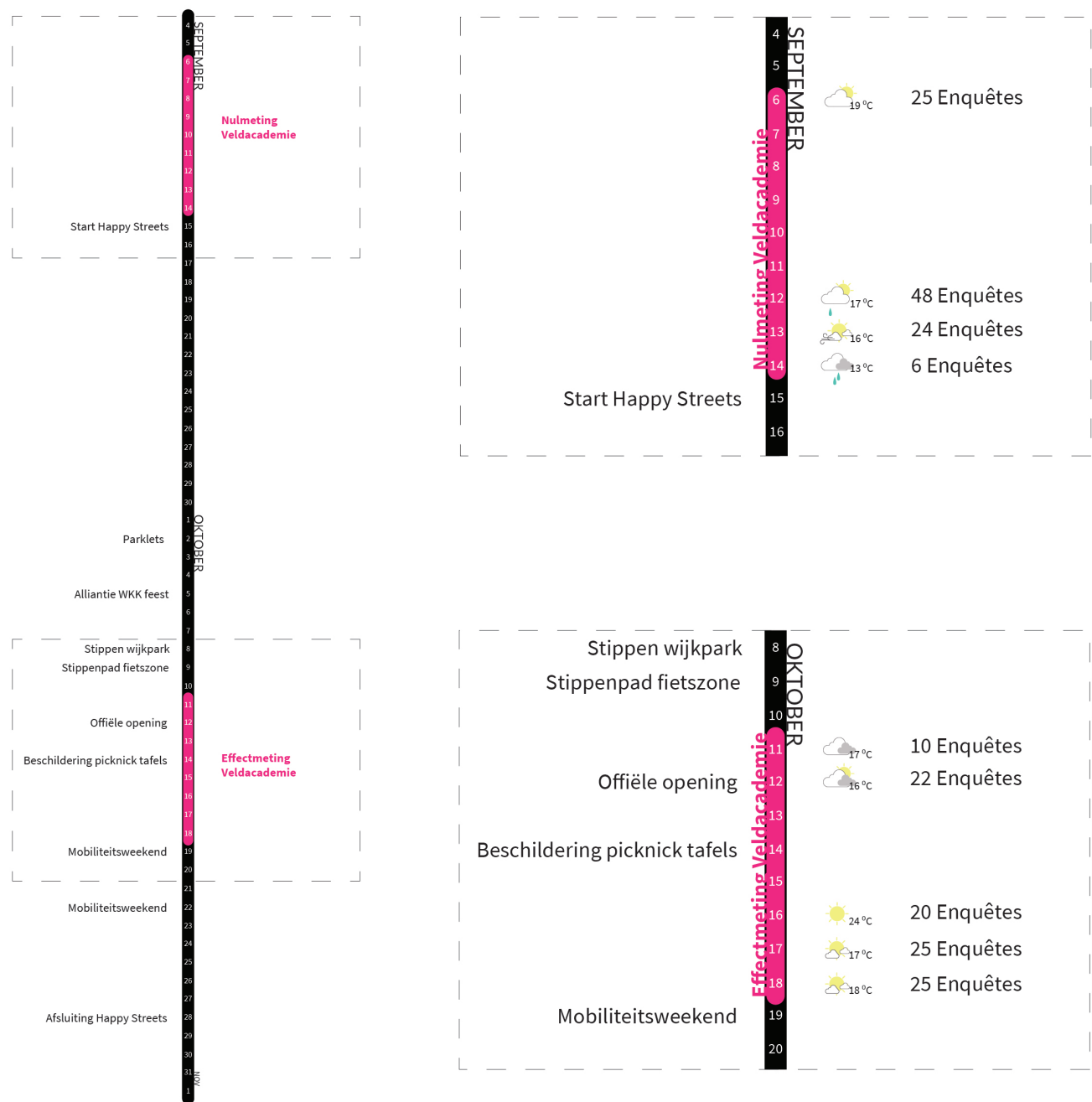
Hoe specifiek een dergelijke ingreep is, bleek uit het geringe effect dat eenzelfde stippenpad op de Schiedamse Vest had. Fietzers ervaarden daar vooral een gebrek aan overzicht door de extra attributen die Happy Streets met zich meebracht. Dat er op het gebied van mobiliteit en parkeren geen succesvolle oplossing is getest, draagt er wel toe bij dat deze opgave hoog op de agenda staat.

Het schoolplein aan de Schiedamse Vest veranderde van een speel- en sportplaats naar een publiek domein dankzij het paviljoen Happy Land. De aanwezigheid van deze voorziening legitimeerde gedeeld gebruik en informele ontmoeting tussen verschillende groepen. Hieromheen ontstonden nieuwe contacten en ideeën.

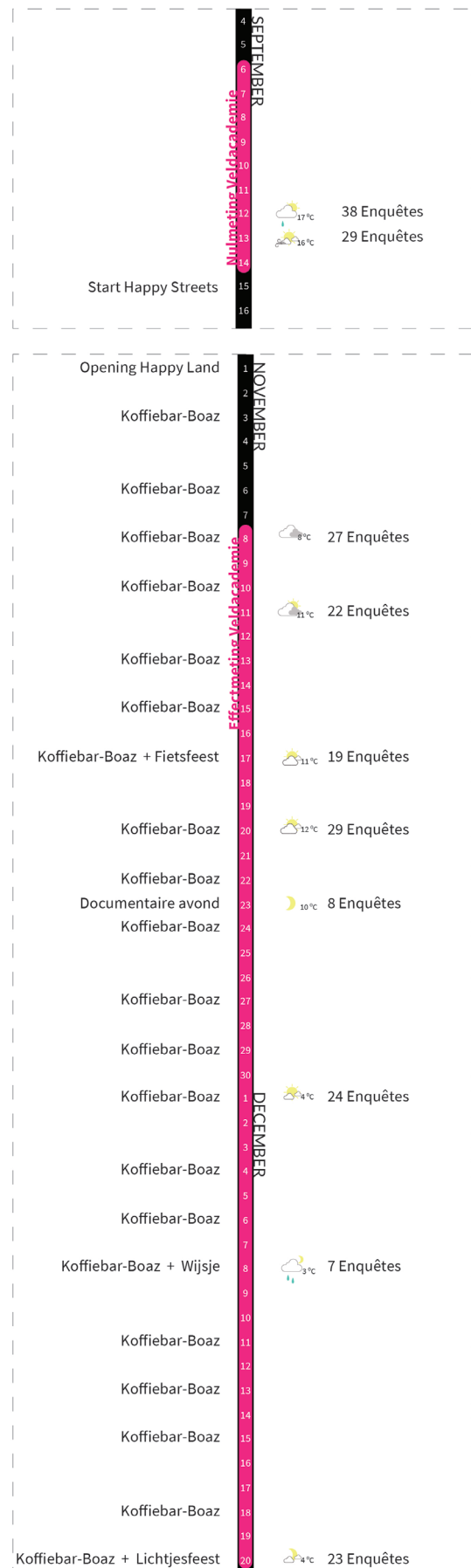
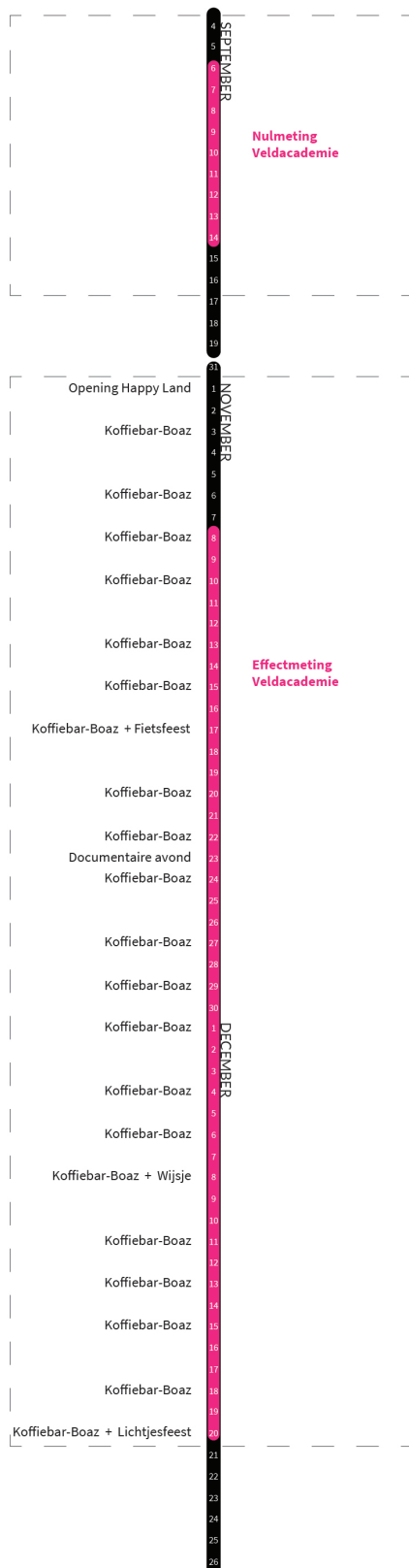
Nu het circus vertrokken is – de tijdelijkheid van de herinrichting spatte er vanaf - rest de vraag welk blijvend effect dit experiment teweeg heeft gebracht. Daarbij is de zichtbaarheid zowel een voordeel als een nadeel gebleken. Volgens enkele betrokkenen bemoeilijkt de huisstijl een zorgvuldige inpassing op de specifieke locaties. Tegelijkertijd agendeert het project hiermee dat een andere inrichting mogelijk is én dat het nog niet te laat is voor een gesprek daarover.

De aanwezigheid van Happy Streets, de enquêtes en gesprekken in de twee straten hebben meer inzicht gegeven in de beleving en waardering door bezoekers. Daarbij is een breder publiek bereikt en zijn veel verschillende ideeën verzameld en gedocumenteerd. Dit vormt een goed vertrekpunt in de verdere zoektocht naar waardevolle en toekomstbestendige ingrepen in de twee straten.

Bijlage I: Planning monitoring Veldacademie West-Kruiskade



Bijlage II: Planning monitoring Veldacademie Schiedamse Vest



Bijlage III: Plekken in de West-Kruiskade waar is geënuquêteerd

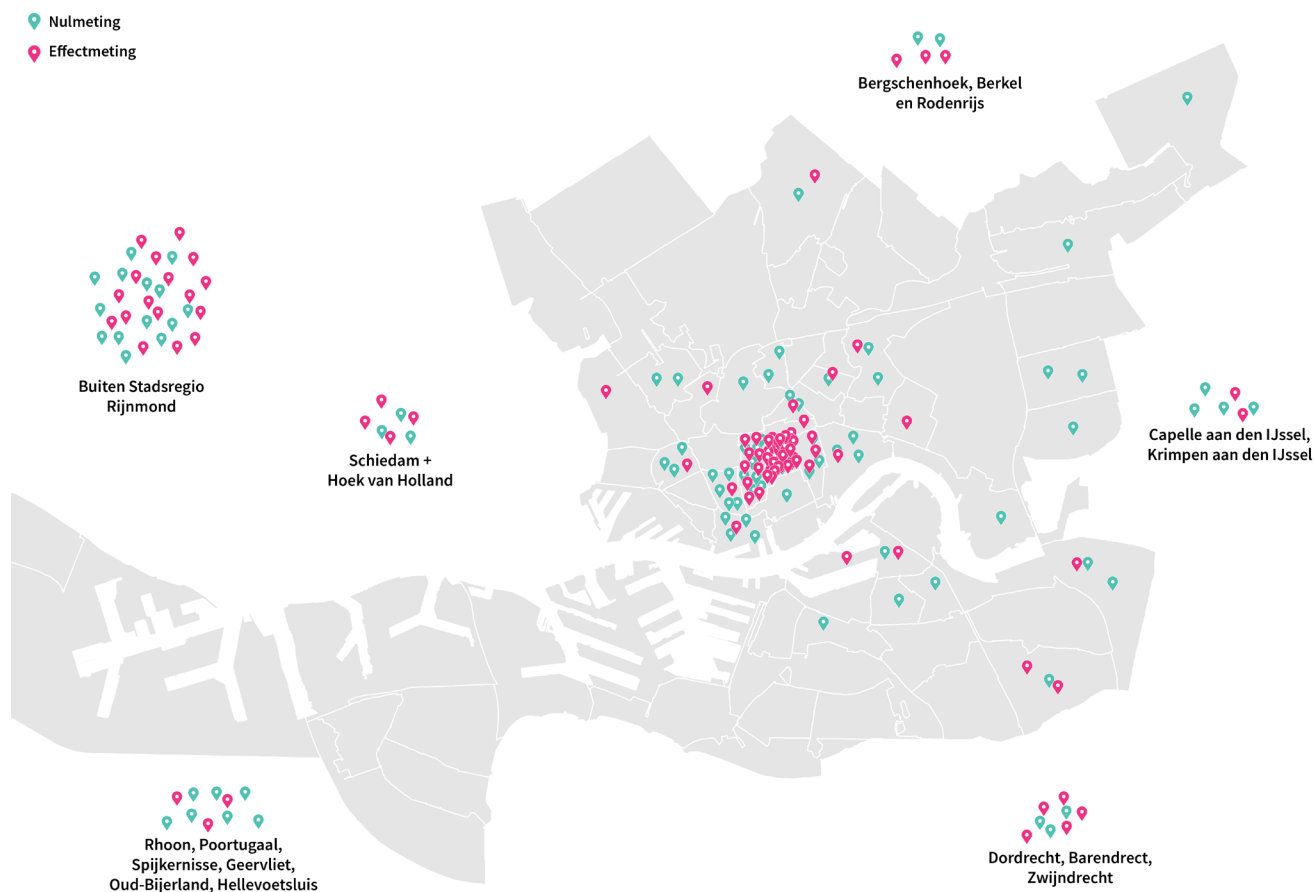


Bijlage IV: Plekken in de Schiedamse Vest waar is geënquêteerd



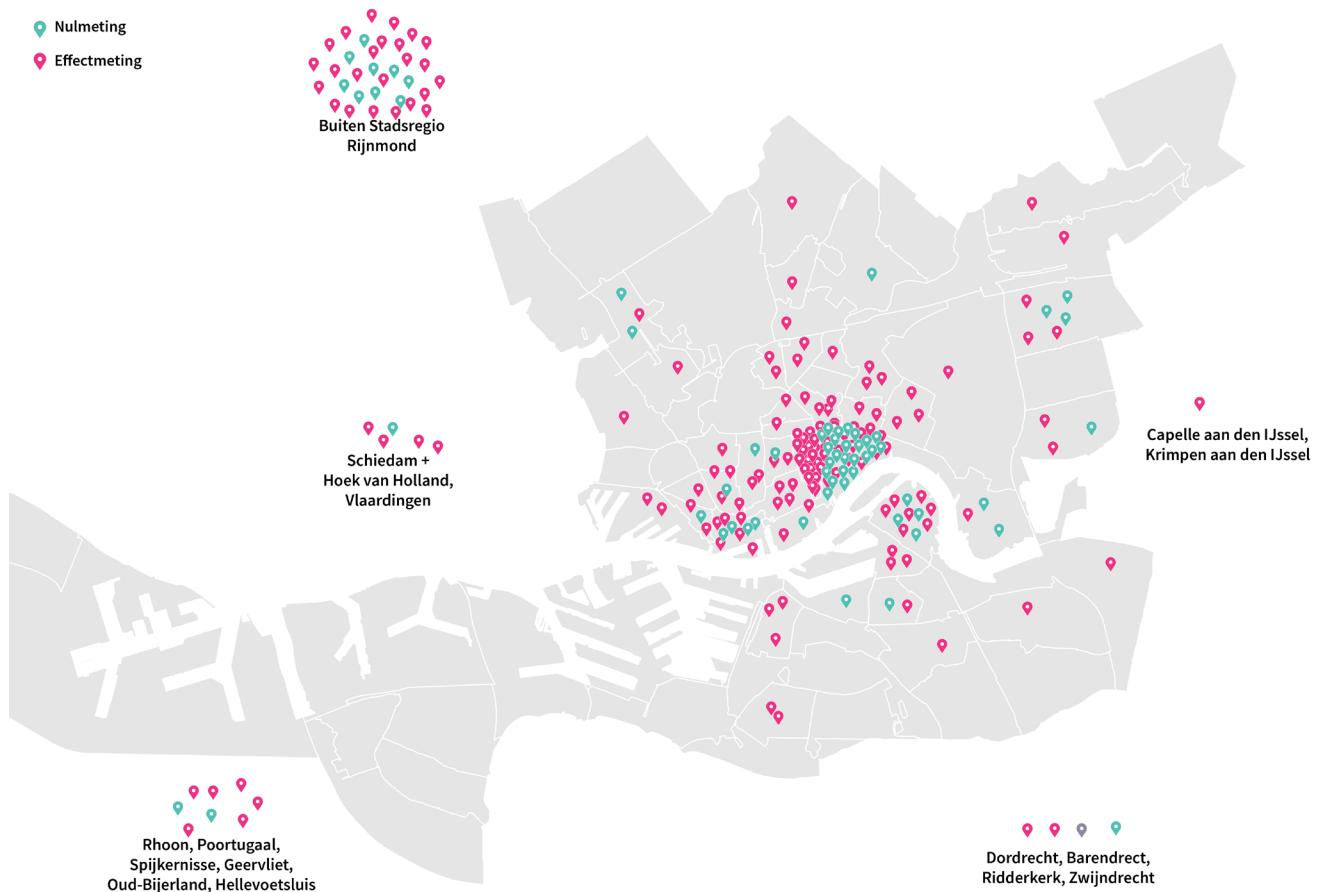
Bijlage V: Woonplaats respondenten gesproken in de West-Kruiskade gesorteerd op 4 cijfers van de postcode.

Blauwe en roze symbolen geven respectievelijk respondenten aan gesproken tijdens T0 en T1.



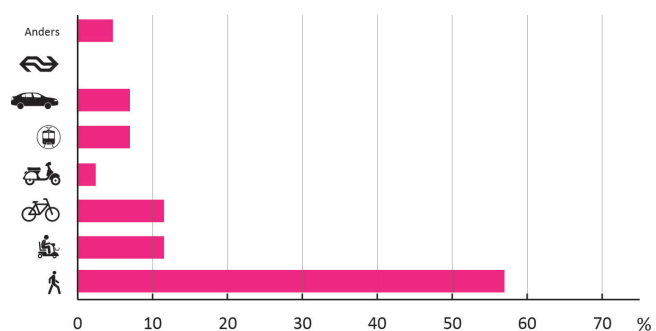
Bijlage VI: Woonplaats respondenten gesproken in de Schiedamse Vest gesorteerd op 4 cijfers van de postcode.

Blauwe en roze symbolen geven respectievelijk respondenten aan gesproken tijdens T0 en T1.

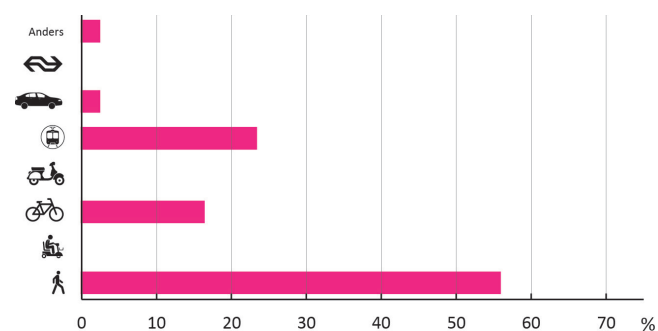


Bijlage VII: Analyse gebruikte vervoersmiddelen West-Kruiskade naar postcodegebieden

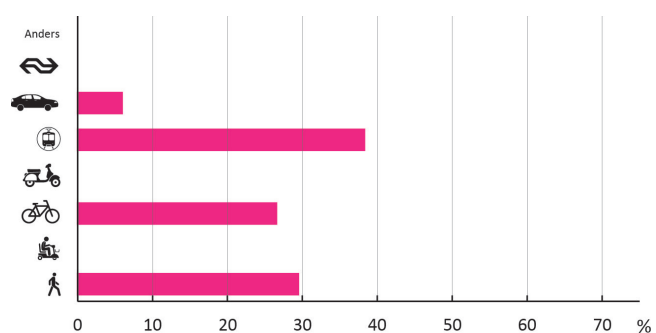
Oude Westen



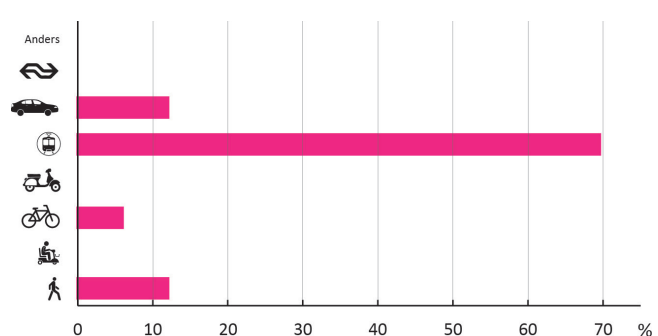
Centrum Wijken



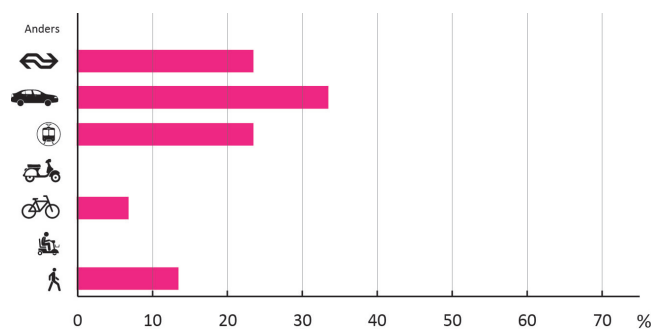
Rotterdam-Zuid en -Noord



Stadregio Rijnmond

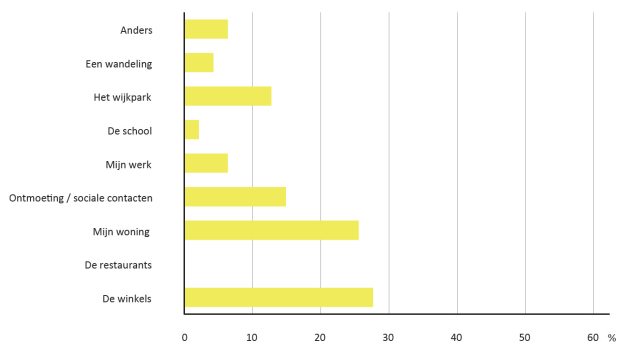


Buitengebied

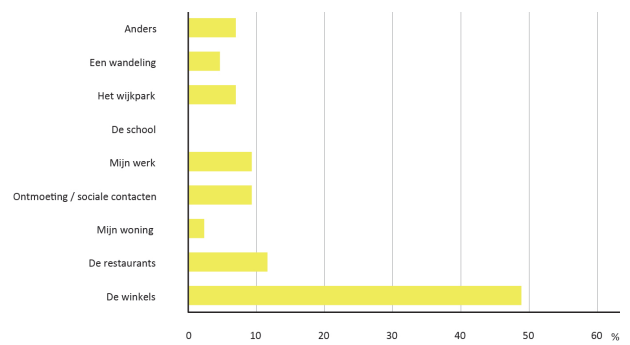


Bijlage IIX: Analyse reden van komst West-Kruiskade naar postcode gebieden

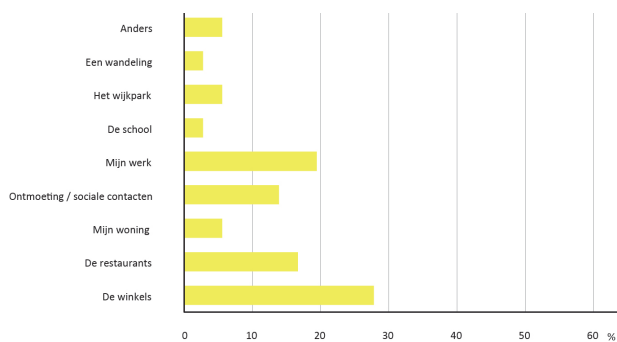
Oude Westen



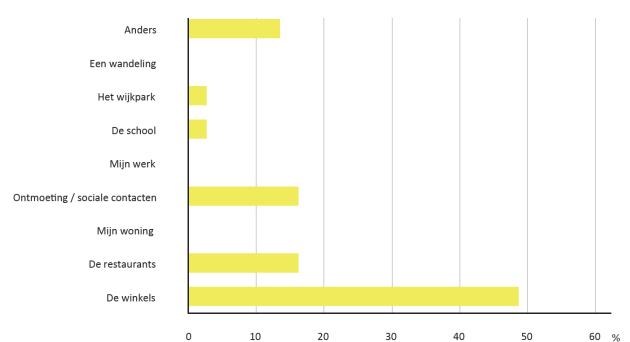
Centrum Wijken



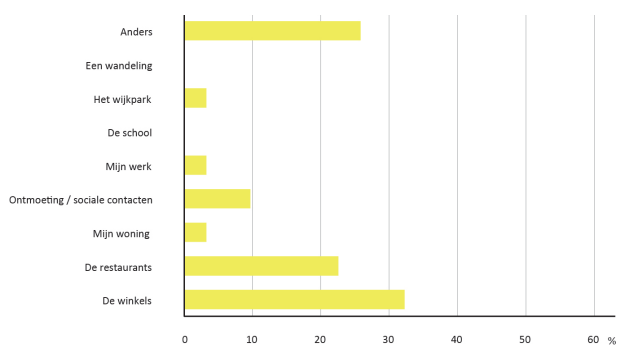
Rotterdam-Zuid en -Noord



Stadregio Rijnmond

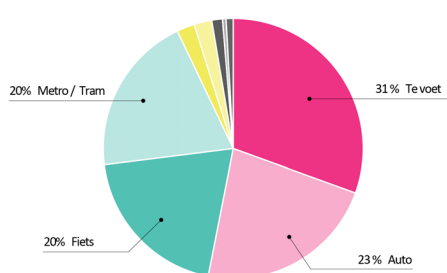


Buitengebied

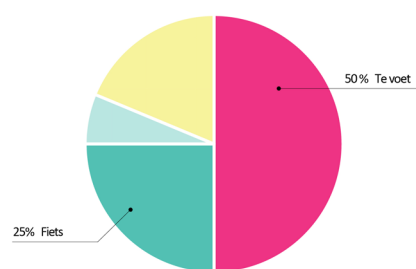


Bijlage IX: Analyse gebruikte vervoersmiddelen Schiedamse Vest naar reden van komst

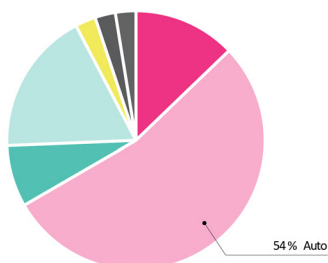
Alle redenen van komst



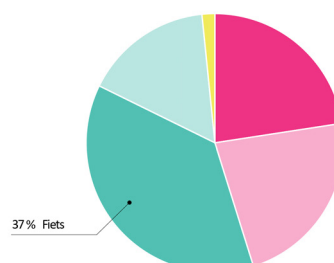
Redenen van komst: speelvoorzieningen



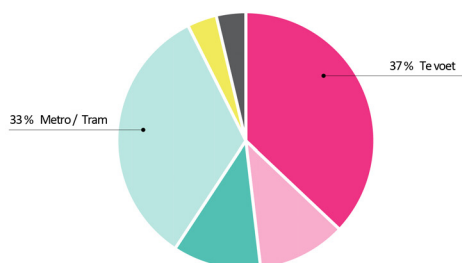
Reden van komst: oogziekenhuis



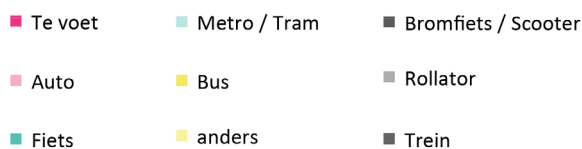
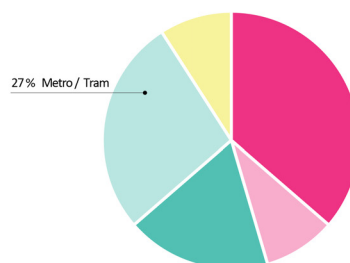
Redenen van komst: de school



Reden van komst: werk



Redenen van komst: Happy Streets



Bijlage X: Resultaten enquête West-Kruiskade

	T0 (%)	T1 (%)
AANTAL RESPONDENTEN	103	102
Man	51	41
Vrouw	49	59

LEEFTIJD		
Leeftijd	T0 (%)	T1 (%)
0 - 10	0	0
10 - 19	14	13
20 - 29	20	36
30 - 39	10	13
40 - 49	17	10
50 - 59	9	9
60 - 69	16	10
70 - 79	7	6
80+	8	3
Onbekend	1	1
Totaal	100	100

MOEDERTAAL		
Taal	T0 (%)	T1 (%)
Nederlands	81	72
Chinees	3	4
Marokkaans	3	4
Hindoestaans	2	0
Surinaams	4	4
Pools	1	0
Papiaments	1	2
Duits	4	0
Russisch	1	1
Turks	0	5
Portugees	0	2
Spaans	0	3
Afgaans	0	1
Egyptisch	0	1
Engels	0	1
Indonesisch	0	1
Frans	1	0
Totaal	100	100

VERVOERSMIDDEL		
Middel	T0 (%)	T1 (%)
Te voet	41	25
Auto	12	12
Metro / Tram	26	33
Fiets.	14	15
Bus	1	1
Trein	4	7
Scootmobiel	0	5
Bromfiets / Scooter	0	2
Motor	0	0
Anders	3	0
Totaal	100	100

REDEN VAN KOMST		
Reden vankomst	T0 (%)	T1 (%)
De winkels	41	31
De restaurants	9	13
Mijn woning	6	8
Ontmoeting / sociale contacten	10	15
Mijn werk	7	7
De school	2	0
Het wijkpark	5	5
Een wandeling	4	1
Anders	12	11
Meerdere	6	10
Totaal	100	100

Bijlage

VERBLIJFSDUUR		
Minuten	T0 (%)	T1 (%)
0-4 minuten	22	17
5-9 minuten	18	11
10-14 minuten	13	13
15-19 minuten	5	10
langer dan 20 minuten	42	50
Totaal	100	100

RAPPORTCIJFER		
Cijfer	T0 (%)	T1 (%)
1	0	1
2	1	0
3	0	0
4	2	2
5	4	7
6	17	20
7	40	37
8	29	26
9	4	7
10	3	0
Gem. Cijfer	7,1	7,0
Totaal	100	100

ZINTUIGELIJKE ERVARING [HOREN]		
Ervaring	T0 (%)	T1 (%)
Zeer negatief	2	1
Negatief	22	24
Neutraal	27	21
Positief	46	52
Zeer positief	3	3
n.v.t.	0	0
Totaal	100	100
Gem. cijfer	3,25	3,32

ZINTUIGELIJKE ERVARING [ZIEN]		
Ervaring	T0 (%)	T1 (%)
Zeer negatief	2	0
Negatief	16	15
Neutraal	17	25
Positief	52	57
Zeer positief	14	4
n.v.t.	0	0
Totaal	100	100
Gem. cijfer	3,60	3,50

ZINTUIGELIJKE ERVARING [RIUKEN]		
Ervaring	T0 (%)	T1 (%)
Zeer negatief	0	0
Negatief	5	13
Neutraal	38	42
Positief	46	36
Zeer positief	11	6
N.v.t.	1	3
Totaal	100	100
Gem. cijfer	3,59	3,26

De straat is gebruiksvriendelijk voor voetgangers		
	%	%
Oneens	19	19
Neutraal	13	10
Eens	69	72
n.v.t.	0	0
totaal	100	100

De straat is gebruiksvriendelijk voor automobilisten		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	24	25
Neutraal	29	17
Eens	39	57
n.v.t.	8	2
totaal	100	100

Deze straat is kindvriendelijk		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	63	69
Neutraal	10	18
Eens	19	14
n.v.t.	7	0
totaal	100	100

Deze omgeving zet mij aan tot bewegen		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	31	49
Neutraal	20	27
Eens	48	22
n.v.t.	2	2
totaal	100	100

Automobilisten rijden te hard in deze straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	34	17
Neutraal	15	15
Eens	46	67
n.v.t.	4	2
totaal	100	100

De straat is gebruiksvriendelijk voor fietsers		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	79	67
Neutraal	10	8
Eens	7	24
n.v.t.	4	2
totaal	100	100

Ik voel mij veilig in deze straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	4	13
Neutraal	15	24
Eens	81	64
n.v.t.	0	0
totaal	100	100

Er staan te veel auto's in deze straat geparkeerd		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	22	22
Neutraal	18	20
Eens	57	59
n.v.t.	4	0
totaal	100	100

Ik maak makkelijk een praatje met mensen in deze straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	25	25
Neutraal	19	19
Eens	54	57
n.v.t.	1	0
totaal	100	100

Opmerking: wegens een technische fout zijn de antwoordmogelijkheden 'zeer eens' en 'zeer oneens' in de dataset van de nulmeting weggevallen.

Bijlage

BETROKKENHEID		
Antwoordmogelijkheden	T0 (%)	T1 (%)
Nee	83	72
Ja, ik ken veel mensen in de straat	6	19
Ja, ik ben actief lid van een bewonersvereniging	1	3
Ja, ik (mede)organiseer regelmatig evenementen	0	0
Ja, ik werk mee in een buurtpreventie team	0	0
Ja, ik ben actief lid van een winkeliersvereniging	1	0
Ja, ik neem deel aan co-creatieve sessies van Happy Streets	0	0
Ja, ik doe regelmatig mee aan activiteiten die in de straat plaatsvinden	4	0
Ja ik ben betrokken bij de BIZ (Bedrijven Investeringszone)	0	0
Ja, anders, nl.	3	2
Ja, meerdere	3	5
totaal	100	100

VERANDERING OPGEVALLEN		
	T0 (%)	T1 (%)
Nee		50
Ja		43
N.v.t.		7

Antwoorden op open vragen gecodeerd

REACTIES: Wat beïnvloed uw ervaring		
	T0 (%)	T1 (%)
Drukke	20	13
Levendigheid	23	24
Verkeer	15	12
Multicultureel	13	15
Restaurants	7	10
Veiligheid	5	4
Bereikbaarheid	3	0
Winkels	7	17
Rustig	2	0
Onderhoud	7	4
Groen	2	5

REACTIES: Beste verbetering voor de straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Branchering winkels	6	
Breder voetpad	10	
Fietspad	22	
Minder verkeer	30	
Onderhoud verbeteren	8	
Groen	3	
Meer politie	3	
Minder parkeerplekken	3	

REACTIES: Leukste verandering in het kader van Happy Streets		
	T0 (%)	T1 (%)
stippen fietspad		7
Bloembakken		4
Zitgelegenheid		4
Kleurrijke tekeningen		14
stippen park		5

REACTIES: Minst leuke verandering in het kader van Happy Streets		
	T0 (%)	T1 (%)
Willekeurige stippen		6
Kleuren		1
Fietspad		1
Bloembakken		2

Bijlage XI: Resultaten enquête Schiedamse Vest

	T0 (%)	T1 (%)
AANTAL RESPONDENTEN	67	159
Man	52	49
Vrouw	48	51

LEEFTIJD		
Leeftijd	T0 (%)	T1 (%)
0 - 10	0	0
10 - 19	7	5
20 - 29	28	15
30 - 39	19	19
40 - 49	16	27
50 - 59	9	12
60 - 69	12	12
70 - 79	4	8
80+	3	1
Onbekend	0	1
Totaal	100	100

MOEDERTAAL		
Taal	T0 (%)	T1 (%)
Nederlands	79	83
Turks	6	1
Marokkaans	6	1
Frans	0	1
Engels	0	2
Russisch	1	1
Chinees	1	1
Berbers	0	1
Duits	0	1
Kaapverdiaans	0	2
Arabisch	0	2
Koerdisch	0	1
Portugees	1	1
Servisch	0	2
Italiaans	0	1
Spaans	1	0
Pools	1	0
Surinaams	1	0
Onbekend	0	1
Totaal	100	100

VERVOERSMIDDEL		
Middel	T0 (%)	T1 (%)
Te voet	19	35
Auto	19	24
Metro / Tram	34	14
Fiets	15	22
Bus	3	2
Trein	0	1
Scootmobiel	1	0
Bromfiets / Scooter	3	1
Motor	0	0
Anders	4	1
Totaal	100	100

REDEN VAN KOMST		
Reden vankomst	T0 (%)	T1 (%)
De school	21	30
De speelvoorzieningen	7	7
Het oogziekenhuis	15	18
Mijn werk	9	13
De winkels	0	3
Happy Streets	0	7
De restaurants / cafés	9	1
Mijn woning	9	8
Ontmoeting / sociale contacten	7	1
De kerk	4	0
Meerdere	15	1
Anders	3	11
Totaal	100	100

Bijlage

VERBLIJFSDUUR		
Minuten	T0 (%)	T1 (%)
0-4 minuten	9	22
5-9 minuten	7	14
10-14 minuten	13	8
15-19 minuten	6	8
langer dan 20 minuten	64	48
Totaal	100	100

RAPPORTCIJFER		
Cijfer	T0 (%)	T1 (%)
1	0	2
2	0	1
3	0	3
4	1	1
5	9	5
6	18	13
7	42	33
8	27	33
9	3	6
10	0	2
Gem. Cijfer	6,93	7
Totaal	100	100

ZINTUIGELIJKE ERVARING [HOREN]		
Ervaring	T0 (%)	T1 (%)
Zeer negatief	1	1
Negatief	13	9
Neutraal	33	33
Positief	49	52
Zeer positief	3	4
n.v.t.	0	1
Totaal	100	100
Gem. cijfer	3,4	3,5

ZINTUIGELIJKE ERVARING [ZIEN]		
Ervaring	T0 (%)	T1 (%)
Zeer negatief	0	1
Negatief	10	9
Neutraal	12	25
Positief	70	53
Zeer positief	7	11
n.v.t.	0	2
Totaal	100	100
Gem. cijfer	3,7	3,6

ZINTUIGELIJKE ERVARING [RUIKEN]		
Ervaring	T0 (%)	T1 (%)
Zeer negatief	0	1
Negatief	28	3
Neutraal	28	45
Positief	37	40
Zeer positief	1	4
N.v.t.	4	6
Totaal	100	100
Gem. cijfer	3,0	3,3

De straat is gebruiksvriendelijk voor voetgangers		
	%	%
Oneens	4	10
Neutraal	11	3
Eens	86	87
n.v.t.	0	0
totaal	100	100

De straat is gebruiksvriendelijk voor automobilisten		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	9	31
Neutraal	25	13
Eens	61	50
n.v.t.	5	6
totaal	100	100

Deze straat is kindvriendelijk		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	17	40
Neutraal	15	19
Eens	66	36
n.v.t.	2	4
totaal	100	100

Deze omgeving zet mij aan tot bewegen		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	20	30
Neutraal	22	14
Eens	46	50
n.v.t.	13	7
totaal	100	100

Automobilisten rijden te hard in deze straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	17	29
Neutraal	30	10
Eens	51	52
n.v.t.	2	9
totaal	100	100

De straat is gebruiksvriendelijk voor fietsers		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	17	38
Neutraal	15	11
Eens	66	46
n.v.t.	2	5
totaal	100	100

Ik voel mij veilig in deze straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	2	6
Neutraal	16	5
Eens	82	89
n.v.t.	0	0
totaal	100	100

Er staan te veel auto's in deze straat geparkeerd		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	9	36
Neutraal	14	18
Eens	75	43
n.v.t.	2	4
totaal	100	100

Ik maak makkelijk een praatje met mensen in deze straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Oneens	8	20
Neutraal	27	14
Eens	51	61
n.v.t.	14	5
totaal	100	100

Opmerking: wegens een technische fout zijn de antwoordmogelijkheden 'zeer eens' en 'zeer oneens' in de dataset van de nulmeting weggevalen.

BETROKKENHEID		
Antwoordmogelijkheden	T0 (%)	T1 (%)
Nee	65	
Ja, ik ken veel mensen in de straat	23	
Ja, ik ben actief lid van een bewonersvereniging	0	
Ja, ik (mede)organiseer regelmatig evenementen	1	
Ja, ik werk mee in een buurtpreventie team	1	
Ja, ik ben actief lid van een winkeliersvereniging	0	
Ja, ik neem deel aan co-creatieve sessies van Happy	0	
Ja, ik doe regelmatig mee aan activiteiten die in de s	3	
Ja ik ben betrokken bij de BIZ (Bedrijven Investerings	4	
Ja, anders, nl.	3	
Ja, meerdere		
totaal	100	0

Bijlage

Voelt u zich betrokken? Zo ja, waarom?		
		%
Ja		31
Nee		69
	totaal	100
Reden betrokkenheid		
Ja, belangstelling		1
Ja, door activiteiten kinderen		2
Ja, door de gezelligheid		3
Ja, door de mensen die ik ken		1
Ja, door de school		8
Ja, door Happy Streets		2
Ja, door het clubhuis		1
Ja, door informatievoorziening		3
Ja, door mijn werk		3
Ja, door verenigingsleven		1
Ja, een beetje		2
Ja, ik doe mee aan activiteiten		2
Ja, ik sport hier regelmatig		1
Ja, ik woon hier		2

VERANDERING OPGEVALLEN		
	T0 (%)	T1 (%)
Nee		36
Ja		60
N.v.t.		3
totaal		100
Meest genoemde leukste verandering		
Happy Land		26
Stippen pad		13
Straatmeubilair		11
Bloembakken		7
Meest genoemde minst leuke verandering		
Minder parkeren		5
Happy Streets zuilen		3
Openingstijden Happy Land		3
Straatmeubilair		3

Antwoorden op open vragen gecodeerd

REACTIES: Wat beïnvloed uw ervaring		
	T0 (%)	T1 (%)
Voorzieningen	31	
Sfeer	16	
Inrichting	16	
Sociale situatie	13	
Verkeerssituatie	12	
Reacties: positief		
Inrichting		38
Voorzieningen		30
Sociale situatie		13
Verkeerssituatie		11
Sfeer		9
Reacties: negatief		
Verkeerssituatie		39
onderhoud		7
Inrichting		7
geluid		2
Sfeer		2

REACTIES: Beste verbetering voor de straat		
	T0 (%)	T1 (%)
Verkeerssituatie	15	
Parkeerbeleid	13	
Fietspad	3	
Meer horeca	7	
Meer speelvoorzieningen	7	
Onderhoud	1	
Meer winkels	1	
Meer cultuur	1	
Fietsenstalling	4	

COLOFON

Onderzoek

Monitoring Happy Streets

Een onderzoek naar de beleving en het gebruik van de West-Kruiskade en de Schiedamse Vest naar aanleiding van het experiment Happy Streets.

In opdracht van

Gemeente Rotterdam Stadsontwikkeling

Uitvoering & redactie

Maaïke Postma, Pieter Graaff

Met medewerking van

Studenten Erasmus Universiteit Minor Public Health

Basis lay-out

Nxix :: Fred Sophie

Druk

1e druk, januari 2018

Deze rapportage is digitaal te raadplegen op www.veldacademie.nl

©2018, Veldacademie

MONITORING HAPPY STREETS

West-Kruiskade & Schiedamse Vest

Een onderzoek naar de beleving en het gebruik van de West-Kruiskade en de Schiedamse Vest naar aanleiding van het experiment Happy Streets.