



Naar een kloppend hart

**Gebruik en waardering van de buitenruimte in
Hart van Zuid**

Zwembad

Metro/busstation

Deelgemeente kantoor
Charlois

Winkelcentrum Zuidplein



Simeon en Anna

Motorstraat

Ahoy

Zuiderpark



Naar een kloppend hart

**Gebruik en waardering van de buitenruimte in
Hart van Zuid**



0.1 | Zuidplein busstation

VOORWOORD



"Kwaliteit van de buitenruimte?"

"Ik sta hier alleen elke dag op de bus te wachten."

Vrouw (48) op weg naar haar werk

In september en oktober 2011 hebben studenten van de Veldacademie¹ onderzoek verricht naar het gebruik en de waardering van de openbare ruimte rondom het winkelcentrum Zuidplein door bewoners uit de omliggende wijken. Dit onderzoek is gedaan in het kader van de aanbesteding voor de revitalisering van Hart van Zuid.

Een van de doelen van de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid is het verbeteren van de uitstraling van de plek met haar gebouwen en buitenruimten. Deze dienen aantrekkelijk en aansprekend te zijn. Het gebied moet in de toekomst uitnodigen om langduriger te verblijven, en moet mogelijkheden bieden voor informele ontmoetingen en actieve deelname. Daarvoor is een aantrekkelijk en samenhangend stedelijk weefsel nodig dat programma's, gebieden en daardoor vooral mensen verbindt.

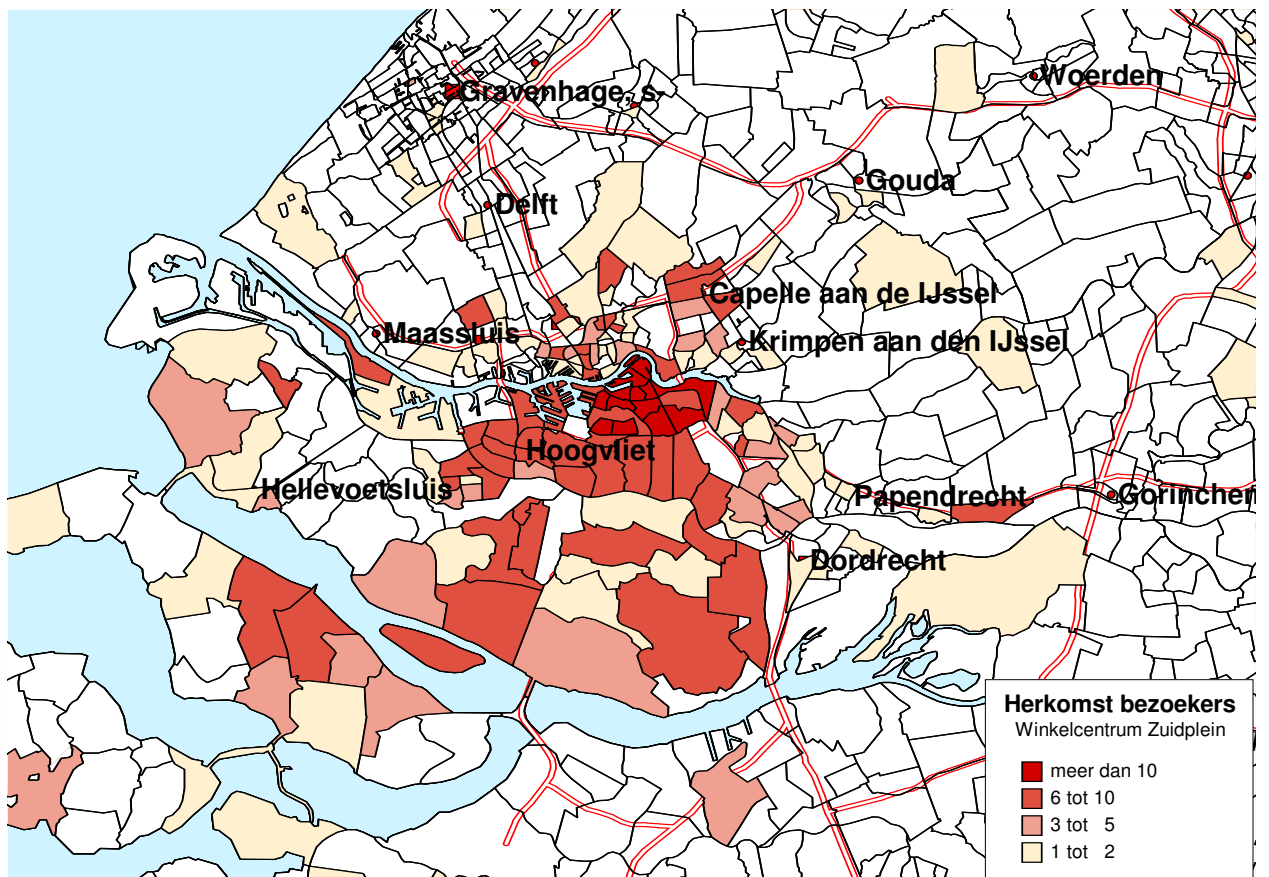
In oktober 2011 zijn circa 400 bezoekers afkomstig uit de gehele regio en aangrenzende wijken bereid gevonden aan voorliggend onderzoek mee te werken. Het onderzoek biedt inzicht in het huidige gebruik en waardering van de openbare ruimte in Hart van Zuid. Daarmee vormt het basisinformatie voor de marktpartijen die een visie gaan ontwikkelen voor dit gebied. Bovendien fungeert de huidige dataset als uitgangspunt voor toekomstige monitoring van de resultaten.

1. Veldacademie is een samenwerkingsproject tussen TU Delft, afdeling Bouwkunde en Bureau Frontlijn van de Gemeente Rotterdam

INHOUDSOPGAVE



VOORWOORD	5
INHOUDSOPGAVE	7
I CONTEXT	9
II OPZET ONDERZOEK	11
Survey (enquête en Routing)	11
Observaties	11
III RESULTATEN	13
Observaties	15
De enquête	19
IV CONCLUSIES & AANBEVELINGEN	27
Kwaliteit van de plek	27
Mogelijkheden van de Plek	29
Suggesties voor vervolgonderzoek	30
BRONVERMELDING	31
BIJLAGEN	32
I Enquête vragenlijst	
II Statistiek en analyse resultaten	
III Kaart Postcode Gebieden	
IV Routekaarten	
COLOFON	41



1.1 | Herkomst bezoekers winkelcentrum Zuidplein (Strabo 2007).

50% van de bezoekers van Zuidplein komt uit Rotterdam Zuid, 39% uit de regio (Rotterdam, Noord, omliggende gemeenten en de Hoekse Waard) en 11% komt van buiten de regio. De kaart laat het aantal bezoekers per postcode gebied zien; dit geeft een beeld van de (boven) regionale spreiding.



1.2 | Kaart van het ontwikkelingsgebied Hart van Zuid (Gemeente Rotterdam 2011).

Een centrum voor Zuid was al in de eerste stedenbouwkundige plannen voor dit deel van Rotterdam bedacht en heeft lang op zich laten wachten. Begin jaren 60 stonden er nog noodwoningen op deze plek. Met als gevolg dat op het moment dat Zuidplein in ontwikkeling kwam de randen al gevuld waren met een veelzijdigheid aan gebouwen (Ikazia ziekenhuis, sportfondsenbad, bedrijfsverzamelgebouw, etc). Slechts het Zuidplein Theater stond op het beoogde Hart van Zuid (Devolder en Damen (1992). Al met al een moeilijke opgave voor het Winkelcentrum Zuidplein dat ontwikkeld moest worden in de context van de metro, het busstation en Ahoy. Het resultaat is een (letterlijk en figuurlijk) hoogstandje van modern en functioneel bouwen. Het winkelcentrum sluit naadloos aan op het metrostation op 6,6 meter boven straatniveau met daaronder twee lagen parkeergarage (1600 plaatsen). Het winkelcentrum is, los van hoe het gewaardeerd wordt, een logistieke oplossing afgesloten van zijn directe omgeving en verbonden met de omringende wijken met betonnen bruggen.

Hart van Zuid¹ heeft één van de grootste overdekte winkelcentra van Nederland met het op één na drukste busstation gecombineerd met een metrohalte. De locatie heeft in de vorm van Ahoy, een trekker op nationaal niveau en is hiermee een belangrijke entree van de stad (dS+V, 2004). In de verschillende onderzoeken die vanaf 2004 zijn verschenen, komen dezelfde problemen en uitgangspunten terug. Het winkelcentrum Zuidplein heeft geen relatie met de directe context en vormt een barrière in alle richtingen (oost-west, noord-zuid en tussen centrum en park).

Zuidplein als belangrijk knooppunt is onderzocht vanuit het perspectief als winkelcentrum (Strabo, 2007) en in zijn relatie met omliggende functies en wijken en in zijn betekenis voor Rotterdam Zuid en de regio.

Zestien procent van de bezoekers van het winkelcentrum komt uit Carnisse en Tarwewijk, en geheel Rotterdam Zuid is goed voor 50% van de

bezoekers. In het totaal komt 39% van de bezoekers uit de regio (dat is inclusief Rotterdam Noord, goed voor 13%). 11% van de bezoekers komt dus van buiten de regio (zie afbeelding 1.1).

Het onderzoek dat nu voorligt, is een aanvulling op bestaande rapportages door de nadruk te leggen op de openbare ruimte rond het winkelcentrum. Deze ruimte is het Hart van Zuid, maar ook een niemandsland, bestaande uit infrastructuur. De onderzoeksvraag is de volgende:

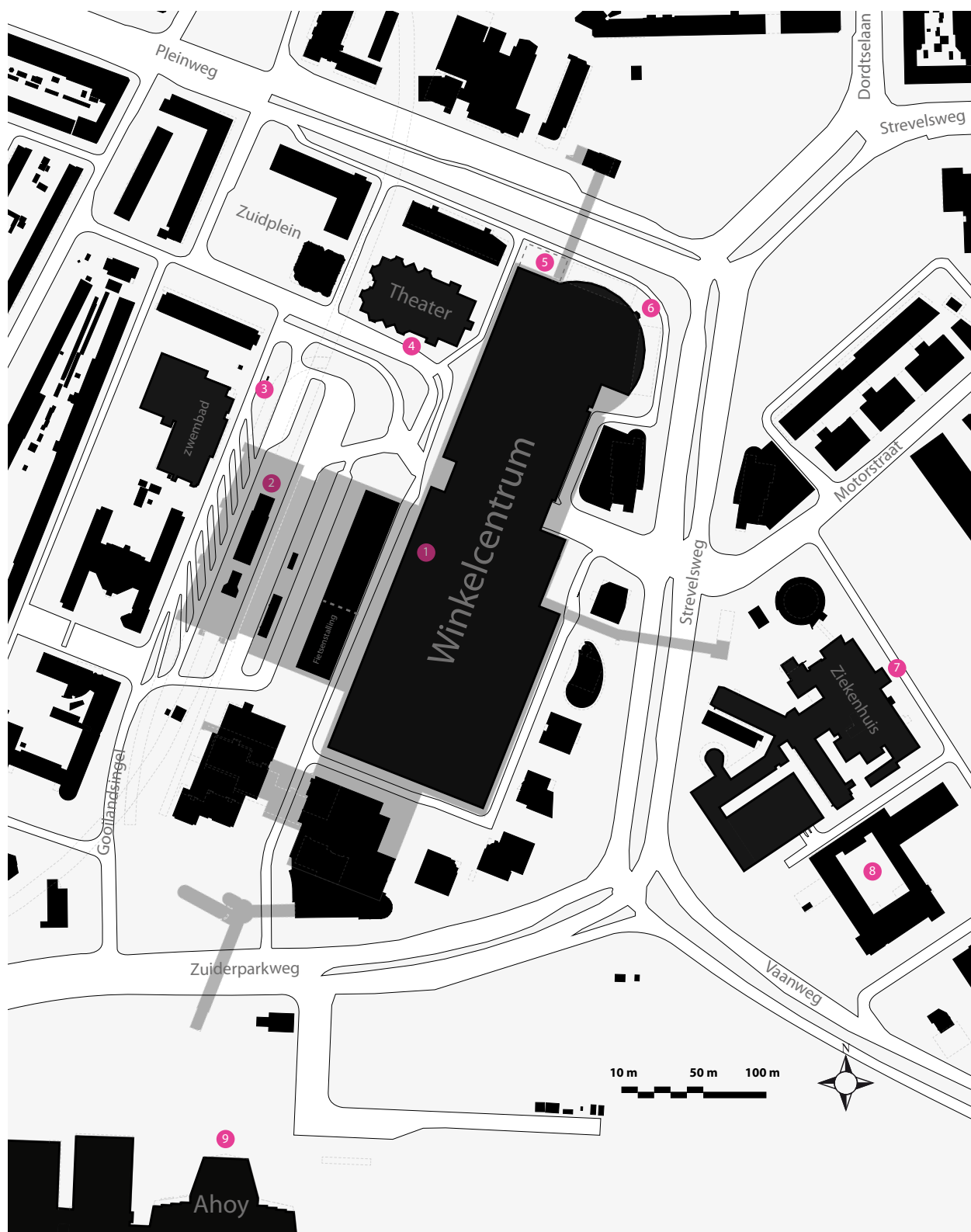
Hoe wordt de openbare ruimte rondom winkelcentrum Zuidplein zowel gebruikt als ervaren door voetgangers en fietsers uit omliggende wijken?

Waarbij ook onderzocht kan worden in hoeverre verschillende onderdelen van Hart van Zuid tezamen worden gebruikt (zogenoeten *linked trips*).

Het doel van deze vraag is om handvatten te vinden waarmee de buitenruimte effectief kan worden ingericht. Veelgebruikte plekken of significante loopstromen kunnen in de revitalisatie van Hart van Zuid *prioriteit* krijgen voor investeringen, evenals plekken die er aanmerkelijk negatief uitspringen. Door middel van *strategische interventies* kunnen deze gebieden bijdragen aan een sterk multiplier-effect voor de verbetering van de kwaliteitsservaring van de openbare ruimte binnen Hart van Zuid.

1. Hart van Zuid is de naam van het ontwikkelingsgebied bestaande uit winkelcentrum Zuidplein met omliggende voorzieningen waaronder het busstation, het Motorstraatgebied, het Ikazia ziekenhuis en evenementen centrum de Ahoy (zie afbeelding 1.2).

POSTLOCATIES



Postlocaties:	1 Winkelcentrum	4 Theater	7 Ziekenhuis
	2 Busstation	5 Fietsenstalling	8 School
	3 Zwembad	6 Winkelgevel	9 Ahoy

2.1 | Kaart van locaties waar de enquêtes zijn afgenomen.

Het onderzoek is beschrijvend. Er is naar data gezocht waarmee een beeld kan worden gegeven van het functioneren van de openbare ruimte in het Hart van Zuid. Er is gebruik gemaakt van de survey methodiek waarbij gebruikers van de openbare ruimte zijn geïnterviewd. Dit is aangevuld met een observatie onderzoek dat meer een exploratief karakter heeft. Beide resultaten zijn aangevuld met literatuuronderzoek en enkele interviews. Hiermee wordt het geheel een triangulatie; voor elk onderdeel worden drie onderzoekstypen gebruikt. De twee belangrijkste vormen worden hier beschreven (survey en observatie).

SURVEY (ENQUÊTE EN ROUTING)

Bij een bezoekersaantal van 183000 mensen per week in het winkelcentrum Zuidplein (Strabo, 2007), is een representatieve steekproefgrootte 383 personen in een gehele week. Deze grootte waarborgt een 95% representatieve conclusie met 5% marge. De smart survey is een gesloten enquête, met enkele open vragen die direct digitaal wordt afgenomen via tablets. Tevens geven respondenten hun route naar de locatie en waardering op een kaart weer. De opzet van de survey staat in bijlage I en de enquête in bijlage II.

Om er achter te komen hoe de openbare ruimte wordt ervaren in relatie tot gekozen vervoersmiddel en reisdoel, omvat de enquête de volgende onderwerpen:

- Reden van komst en gekozen mobiliteit (kunnen meerdere reisdoelen zijn),
- Frequentie van bezoek(en) en verblijfsduur,
- Activiteit in het gebied zelf,
- Oordeel (algemeen, maar ook op sfeer, bereikbaarheid, voorzieningen, informatie en sociale veiligheid)
- Leeftijd, postcode en moedertaal
- Het cartografisch gedeelte gaat over de gekozen route en de waardering van plekken.

OBSERVATIES

Aanvullend op deze survey wordt er op twee manieren geobserveerd. De eerste manier is vanuit het perspectief van de naïeve bezoeker, de tweede is een analyse van ruimte en gedrag vanuit de perspectieven van bruikbaarheid en veiligheid (Van Dorst, 2005):

- Bezoekers van Zuidplein kennen de weg of worden direct van de metro het winkelcentrum ingeleid, maar als entree van Rotterdam zou deze plek ook aantrekkelijk en leesbaar moeten zijn voor nieuwe bezoekers. Hierbij gaat het om een begrijpbaar evenwicht tussen leesbaar, begrijpbaar enerzijds en complex en verwarrend anderzijds (Kaplan e.a. 1998). In dit deel van het observatie onderzoek gaat het om deze indruk: wil ik hier zijn? Begrijp ik hoe het werkt? Is het aantrekkelijk?

- Een deskundige observatie is analyse op ooghoogte en met het kaartbeeld op aspecten van functionaliteit en sociale veiligheid. De observaties zijn uitgevoerd door zes personen. Zij hebben de routes van passanten (te voet en op de fiets) en bezoekers afgelopen, als ook de gehele omgeving van het winkelcentrum. Dit vond zowel overdag plaats als na zonsondergang, door de week als in het weekend. Voor de omgeving is er gekeken naar de mogelijkheid om de weg te vinden en de zichtbaarheid (zien, en gezien worden, zichtlijnen). Daarnaast is er gekeken naar functies, verlichting, groen, verkeersveiligheid. In relatie met deze omgevingskenmerken is er ook gelet op het gedrag van mensen in de buitenruimte of het ontbreken van gedrag of sporen van gedrag.



3.1 | Spreiding van postcode locaties opgegeven door de respondenten.



3.2 | Routes van huis naar Hart van Zuid getekend door de respondenten. Rood = looproutes Blauw = fietsroutes

RESULTATEN



Op een doordeweekse dag komen er gemiddeld 29.000 bezoekers naar het winkelcentrum, waarvan ruim 9000 mensen met de fiets of lopend. Ter vergelijking: de busmaatschappijen vervoeren gemiddeld per dag ca 40.000 mensen van en naar het busstation en het metrostation kent 35.000 reizigersbewegingen per dag. De doelgroep van dit onderzoek (voetgangers en fietsers) is dus een relatief laag percentage: 31 %. Ter vergelijking gebruiken we in dit onderzoek het winkelcentrum in het centrum van stadsdeel Schalkwijk (Haarlem Zuid). Het aantal bezoekers is hier 60% van Zuidplein, maar kent een nagenoeg gelijke verdeling in bezoekers uit het stadsdeel, de hele gemeente, de regio en bezoekers van elders¹. In Schalkwijk komt 45% van de bezoekers lopend of met de fiets (gemeente Haarlem, 2010).

Daarnaast is het van belang dat dit type onderzoek zich richt op de mensen die aanwezig zijn in het gebied en niet op alle omwonenden. Mensen die bewust wegblijven vallen buiten het onderzoek en mensen die relatief vaak het gebied bezoeken (en dus Zuidplein ook beter kennen) zijn relatief overgewaardeerd. Het verschil wordt duidelijk uit het Strabo onderzoek. 78% van de bezoekers van het winkelcentrum is positief over de sfeer van het winkelcentrum, in de telefonische enquête in Rotterdam Zuid is dit percentage 60%.

-
1. De herkomst van bezoekers van Zuidplein in percentages is voor het stadsdeel, de rest van de stad, de regio en elders, respectievelijk 50, 13, 26 en 11 %. Voor Schalkwijk zijn de cijfers 54, 13, 22 en 11 % (Stabo 2007, Gemeente Haarlem 2010).

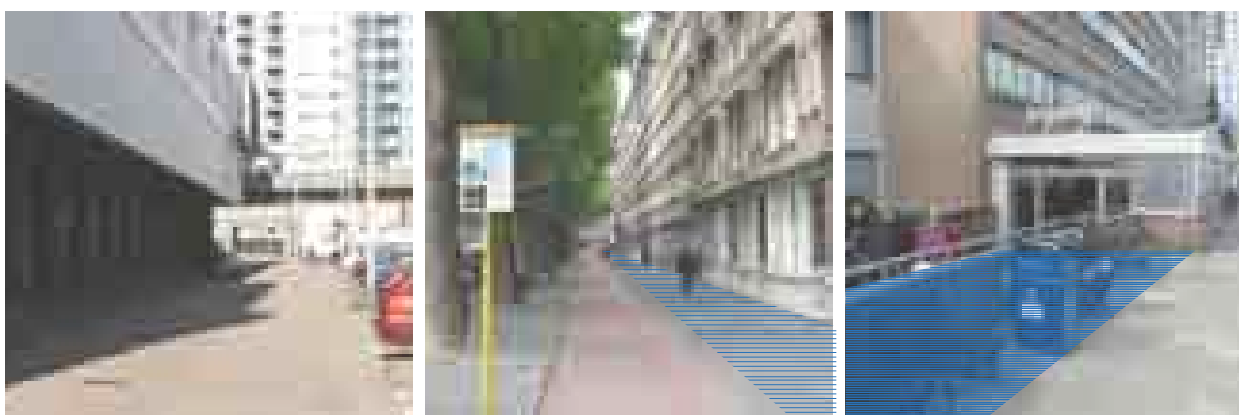
3.1 Verblijfsduur in de buitenruimte

Verblijfsduur	Hart van Zuid	Schalkwijk, Haarlem
0 tot 30 minuten	63%	35%
Vanaf 30 minuten tot 60 minuten	15%	27%
Vanaf 60 minuten tot 120 minuten	11%	25%
Meer dan 120 minuten	10%	13%

tabel 3.1 | Vergelijking verblijfsduur tussen Hart van Zuid en Schalkwijk in Haarlem.



3.3 | Voorbeelden van de mate waarin de plint (deel van gebouw dat in relatie staat met het straatniveau) transparant is.



3.4 | Voorbeelden van de mate van informeel eigenaarschap van de buitenruimte. De leesbaarheid hiervan draagt bij aan het besef van informele gedragsregels die er gelden en daarmee verbeterd het de sociale veiligheid in het gebied. Deze voorbeelden dienen als toelichting bij de kaarten 3.6 en 3.7.

OBSERVATIES

Overzicht

Wie voor het eerst de omgeving van Zuidplein bezoekt heeft geen overzicht en kan daarmee moeilijk de weg vinden. Dit is onprettig omdat het samengaat met grote schaalverschillen en het nagenoeg ontbreken van sociale controle. Wie als voetganger bij aankomst met de bus besluit om niet het winkelcentrum in te gaan op weg naar het ziekenhuis zal een aantal flinke obstakels tegenkomen (verkeer en een parkeergarage). Het nadeel is dat het niet kunnen vinden van de weg en een gevoel van onveiligheid elkaar versterken. Ook voor fietsers is de buitenruimte onaantrekkelijk, met name omdat de routes onder de bebouwing doorgaan. Het ontbreken van controle is hier zeker in de avonduren een groot probleem.

Sociale Controle

De afwezigheid van controle komt door een gebrek aan levendigheid in de openbare ruimte en daarbij de afwezigheid van sociale controle van medegebruikers. Daarnaast hebben grote delen van het winkelcentrum een gesloten plint. Aan de kant van de Strevelsweg zijn veel anonieme plinten die slechts tijdens kantooruren gebruikt worden, waardoor dit gebied buiten die tijd weinig sociale controle kent. Veel gebouwen voegen weinig tot niets toe aan de controle op straat, door vitrage, translucente folie op de ramen, of te hoge raampartijen om toezicht te houden. Een transparante plint is geen garantie voor de aanwezigheid van toezicht. Dit is afhankelijk van de functies achter de gevel. Groen kan het zicht op bebouwing ontnemen, waardoor de plintfunctie wegvalt en daarmee de sociale controle. Op plekken waar de sociale controle ver te zoeken is treffen we graffiti aan. Kaarten 3.6 en 3.7 geven de kwaliteit van de plinten in het gebied weer.

"Het zijn hier nogal troosteloze gebouwen."

Vrouw (27) op weg naar de kaakchirurg

Verblijfskwaliteit

Voor een observant is het niet eenvoudig om in deze ruimte een positie in te nemen. Dit komt door het gebrek aan verblijfskwaliteit en het ontbreken van overzicht. Tijdens het observeren worden routes gelopen en bekijkt men de bewegingen van aanwezige mensen. Bij het volgen van looproutes zien we dat de aanwezige mensen bezoekers zijn (winkelcentrum, ziekenhuis, etc) en passanten (OV reizigers en in mindere mate fietsers). Weinig mensen verblijven in de openbare ruimte.

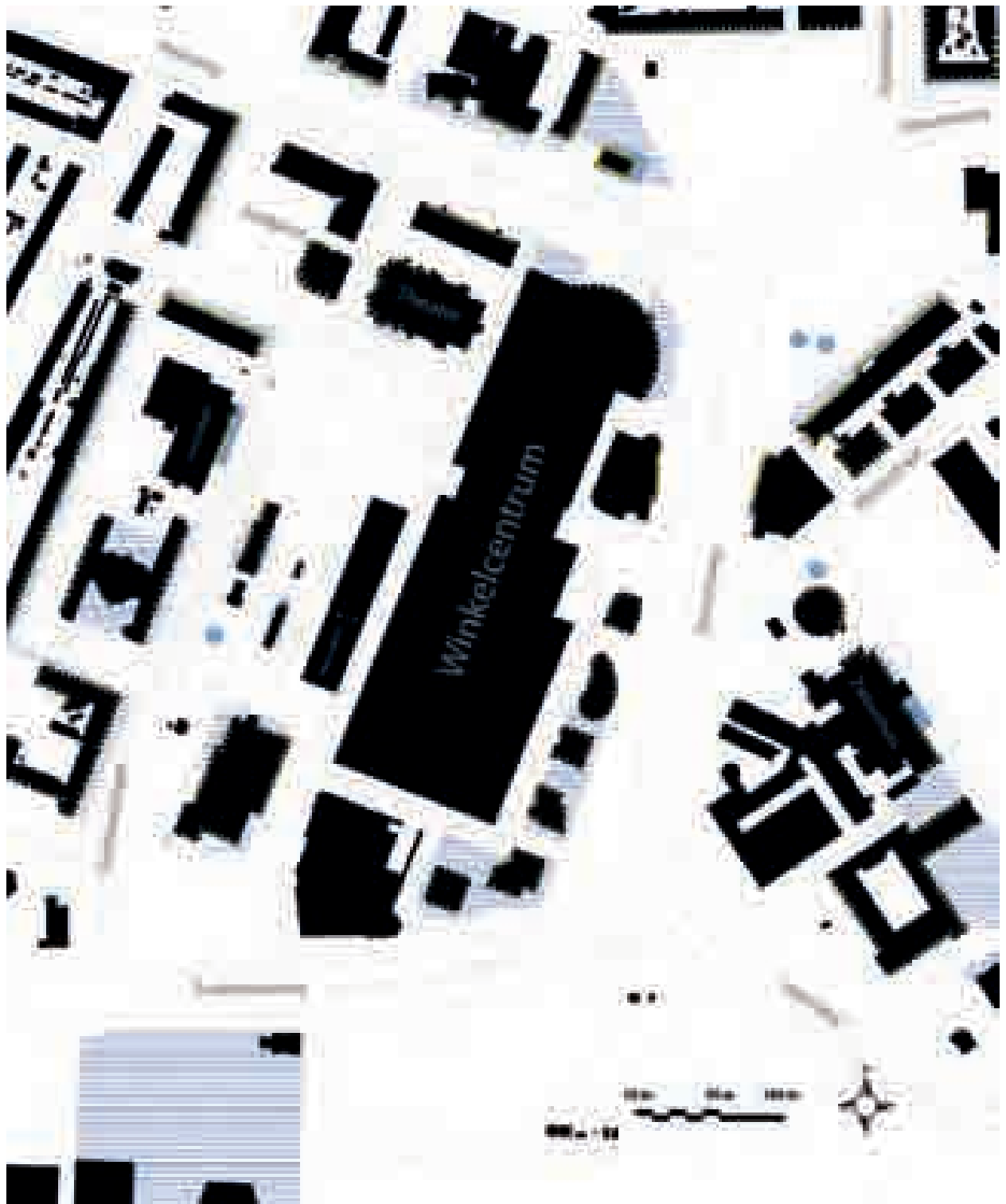
Mensen die aanwezig zijn in de openbare ruimte kiezen niet altijd expliciet om hier te verblijven maar zijn feitelijk passanten die bijvoorbeeld wachten op een bus. De omgeving biedt ook weinig gelegenheid tot verblijven. Er zijn weinig zitgelegenheden en het aanwezige groen is niet bruikbaar.

Voor het vinden van de weg en het sociale toezicht is de semi-formele controle van belang: kiosken, fietsenstallingen en de buschauffeurskantine. Bij een aantal observaties overdag en na zonsondergang worden weinig mensen aangetroffen bij de kiosken. Een baken van licht en veiligheid is de kiosk van Bram Ladage. Overdag zijn groepjes mensen aanwezig, veelal rokers, rond entrées van kantoorgebouwen, het winkelcentrum en het ziekenhuis.



3.5 | Noordkant van het Zuidplein.

OVERDAG



Toeïgning:

- toeëigend gebied
- semi toeëigend gebied

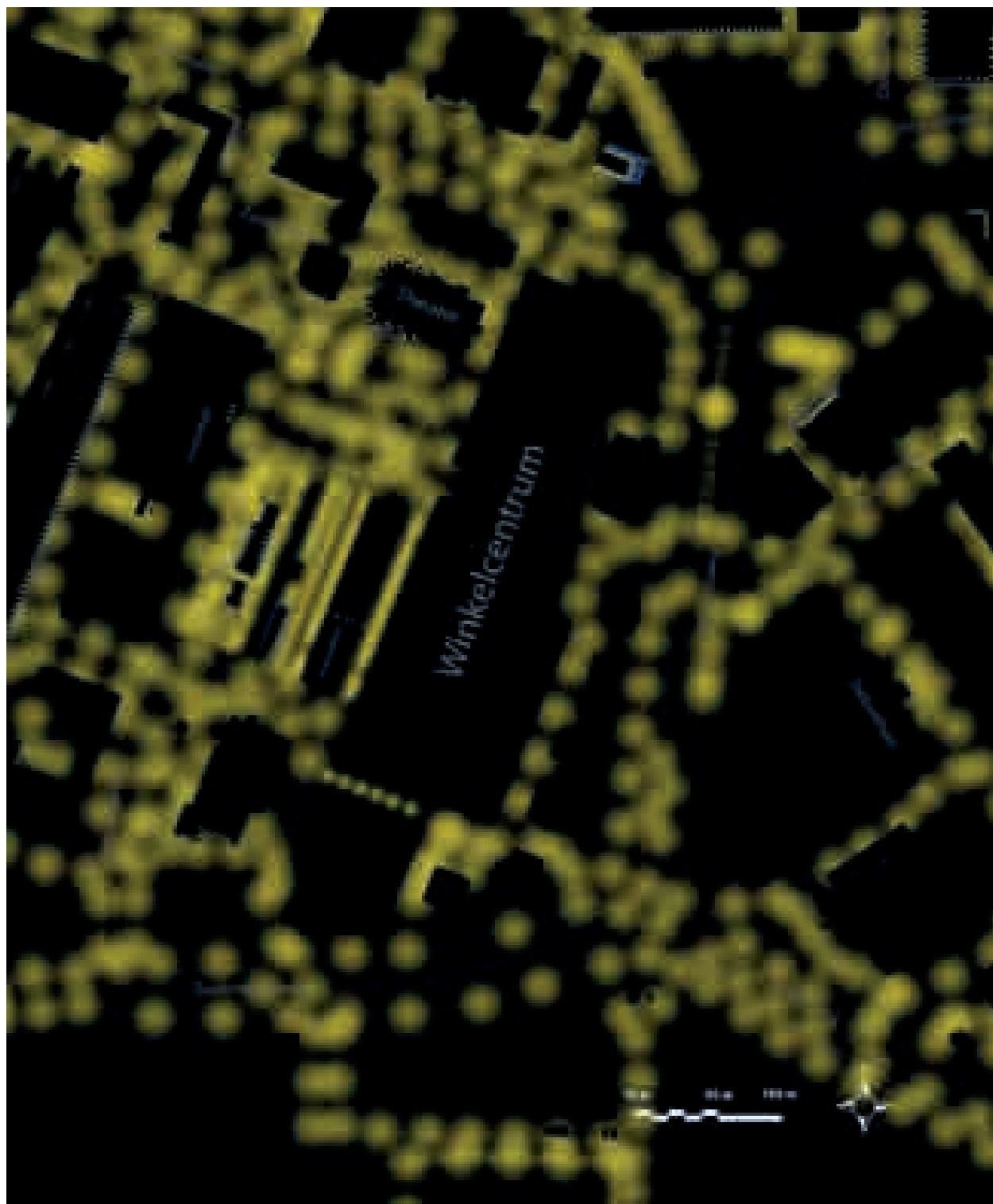
plint:

- transparant
- half open
- gesloten

De beleving van sociale controle wordt vergroot door een levendige plint en de leesbaarheid van de informele eigenaar van de publieke ruimte. In de observatie kaart is de mate van leesbaarheid van toe-eigening te zien. Daarnaast is een combinatie van plintactiviteit en de mate waarin de plint transparant is weergegeven. De beide kaarten laten een situatie zien voor en na sluitingstijd. Bij de avondsituatie is de plintactiviteit met de basisstraatverlichting gecombineerd.

3.6 | Observatie van toe-eigening, plintwaardering en plintactiviteit overdag.

'S AVONDS



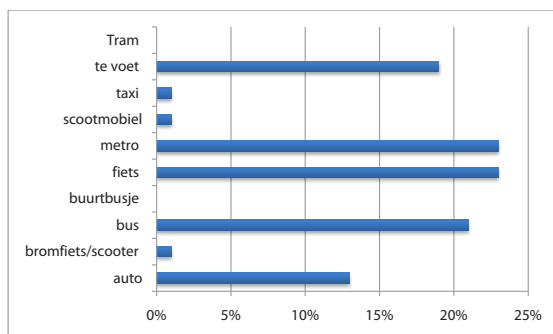
Toeigening:

- toegeëigend gebied
- semi toegeëigend gebied

plint:

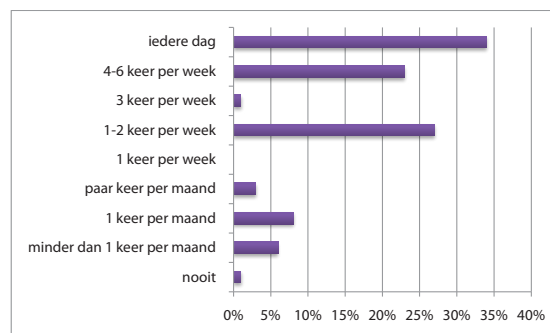
- transparant
- half open
- gesloten

3.7 | Observatie van toe-eigening, plintwaardering en plintactiviteit 's avonds. Op deze kaart is ook de verlichting weergegeven zoals aangegeven in het gemeentelijke bestand van de inrichting openbare ruimte.



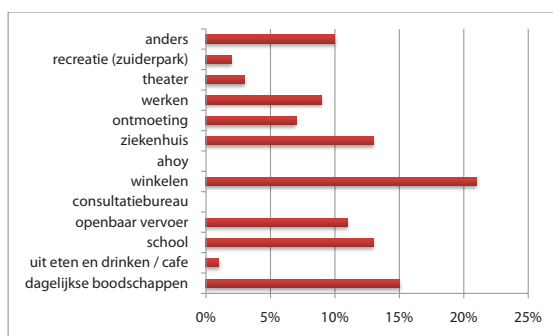
Vraag 1: Hoe bent u hier gekomen?

Het onderzoek heeft relatief betrekking op een grote groep fietsers en voetgangers.

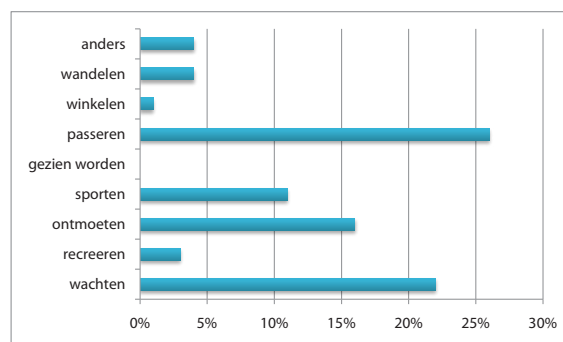


Vraag 4: Hoe vaak komt u in dit gebied?

De sterke nadruk op de functionaliteit hangt samen met het feit dat 85% van de bezoekers zeer frequent in het gebied komen (dagelijks tot meer dan één keer per week).

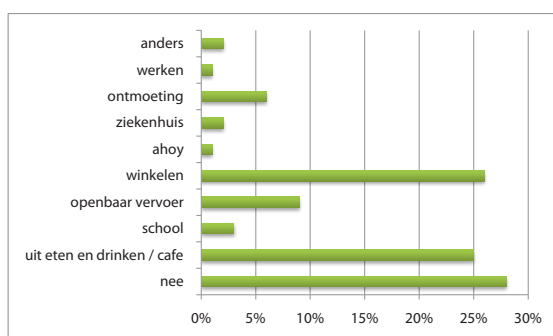


Vraag 2: Wat is de reden van uw komst?



Vraag 5: Waarom komt u meestal in dit gebied?

'Passeren' en 'wachten' zijn samen bijna goed voor de helft. Juist deze mensen zouden verleid kunnen worden om meer te verblijven. Vanuit dat perspectief is 16% score voor 'ontmoeten' niet slecht. Maar mogelijk vindt het uiteindelijk ontmoeten nauwelijks in de buitenruimte plaats.



Antwoorden vraag 3: Combineert u uw bezoek aan Zuidplein en omgeving met andere activiteiten?

Vraag 2 en 3 laat zien dat activiteiten makkelijk worden gekoppeld met winkelen en 'uit eten en drinken/cafe'. Het eerste is voor de hand liggend door het grote aanbod, het tweede juist niet door de beperkte mogelijkheden.

DE ENQUÊTE

Het afnemen van de enquête leidt tot drie typen gegevens; ten eerste de data afkomstig van de gesloten vragen uit de enquête (n=383), ten tweede het getekende kaartmateriaal en ten derde opmerkingen die in een aantal gevallen de vorm kregen van een kort open interview.

De gesloten vragen

Als we kijken naar de resultaten van de gesloten vragen (Enquête en statistieken bevinden zich in de bijlagen) dan valt als eerste het eindoordeel op: dit is een 6,78 op een 10-puntschaal, dus rapportcijfer een 7-. In samenhang hiermee worden de volgende aspecten redelijk tot goed bevonden: bereikbaarheid, uitstraling, informatievoorziening en het winkelaanbod. Iets minder (rond de redelijk) is de sfeer, aanbod horeca, aanbod cultuur en aanbod zitplekken. De sociale veiligheid vertaald naar dezelfde waardering scoort voor de hele populatie een 'goed'.

Van de bezoekers zijn de postcodes bekend en hier is de spreiding vergelijkbaar met de spreiding onder bezoekers van Zuidplein. Op zich hebben de postcodes een lichte voorspellende waarde voor de waardering, deze is significant voor het totale eindoordeel (en niet voor sfeer). Hiervoor zijn de postcodes in drie groepen verdeeld. De scores voor het eindoordeel zijn als volgt:

- Direct omwonende; 6,66
- Andere inwoners van Zuid; 7,06
- De rest van de bezoekers; 6,77

Er is wel een significante relatie tussen de waardering voor de sfeer en het gevoel van veiligheid¹. Er is geen relatie gevonden tussen veiligheid en leeftijd², wel op geslacht³.

Waardering in sfeer en eindoordeel is niet gecorreleerd met de locatie waar de enquête is afgenomen.

Een succesvol winkelgebied kan de bezoekers verleiden om langer te blijven dan voorgenomen, dit is goed voor de levendigheid, maar heeft ook een economisch voordeel (Langelaar 2011). Hierbij worden de verblijfsduren in het Hart van Zuid

wederom vergeleken met het referentie project; het winkelcentrum in Schalkwijk, Haarlem (zie tabel 3.1). In verhouding is er een grote groep gebruikers die kort verblijven in het gebied.

De open vragen

Uit gesprekken met respondenten blijkt dat het moeilijk is om over de omgeving van het winkelcentrum als 'de buitenruimte' te spreken. Deze ruimte wordt immers niet als 'een buitenruimte' ervaren, maar als meerdere plaatsen of meerdere buitenruimtes. *In extremis* kan men spreken van meerdere en aparte werelden. Sommige respondenten nemen de 'bus-wereld' voor lief, maar zullen de 'Zuiderpark-wereld' te allen tijde mijden.

De 'binnen-wereld' van het winkelcentrum lijkt daarentegen wel één geheel te vormen. Althans, het is voor respondenten niet moeilijk zich een beeld te vormen bij de sfeer binnen. Hier beseffen mensen nauwelijks dat ze de buitenruimte voorbij lopen omdat het niet als plek wordt beschouwd, maar als "nonspace".

Een groot aantal respondenten gebruikt de binnenruimte van het winkelcentrum als verkeersruimte. De route die zij lopen van bus of metro naar school of ziekenhuis dwars door het winkelcentrum.

Zitplekken

Regelmatig wordt opgemerkt dat het aantal *onbetaalde* zitplekken in de openbare ruimte laag is. Het leeuwendeel van de respondenten geeft aan dat er een tekort is aan zitplekken. Een deel van hen geeft te kennen dat dit gebrek wellicht te maken heeft met het voorkomen van hangplekken. Alle beschikbare alternatieven worden benut als zitplaats. Enkele respondenten voelden zich ongewenst in het winkelcentrum. Zij werden in het verleden meermaals gevraagd om 'op te hoepelen', wanneer zij gebruik maakten van de *onbetaalde* zitplaatsen.

-
1. correlatie: $R=0,40$, significant met 0,00 (zie bijlage II)
 2. f-toets: $F=0,32$ $p=0,867$ (zie bijlage II)
 3. t-toets: $T=0,356$ $p<0,01$ (zie bijlage II)

"Zitplekken? Zie jij ze?"

Vrouw (48) wachtend op de bus



3.8 | Mensen zitten naast de ingang van de Zuidpleingarage.



3.9 | Mensen zitten op een rand van het deelgemeente kantoor aan de Gooilandsingel.



3.10 | Oostelijke entree van het winkelcentrum Zuidplein.

"Ik voel me niet onveilig, als ze mij iets flikken ga ik thuis mijn buks halen!"

Man (33) met hond

Bij de bushaltes ontbreekt het vooral aan toezicht 's avonds en zitplekken, zowel overdag als 's avonds. Overdag heeft dit te maken met de drukte. 's Avonds wordt aangegeven dat de wachttijden langer zijn. De bankjes zijn dan relatief langer bezet door dezelfde personen. De recentelijk geplaatste 'sta bankjes' staan bij de verkeerde busplatforms en 'je zit er niet echt op'.

Verlichting

De verlichting in het Hart van Zuid werkt als een structurerend element. Met name 's avonds zorgt de verlichting rond het busstation voor zichtbaarheid en overzichtelijkheid. Daarmee wordt het contrast met de onverlichte plekken groter. De delen die minder verlicht zijn, worden als 'rommeliger' ervaren. Dit geldt ook overdag: juist bij zonnig weer wordt de overdekte stand-/wachtplaats van de bussen een donkere tunnel. 's Avonds vormt de frietkraam van Bram Ladage een feller lichtbaken dan het gelige licht van de openbare weg. Gebruikers van het busplatform (m.n. 'kwetsbare' gebruikers zoals jonge vrouwen) wachten in dit fellere licht (en zicht) van de frietkraam. Zij lopen pas naar de juiste halte wanneer de bus (bijna) arriveert.

Informatievoorziening (in het winkelcentrum)

Opvallend is dat veel mensen moeilijk de weg vinden in het winkelcentrum. Wanneer men gewend is aan het centrum door regelmatige komst wordt de informatievoorziening meestal goed beoordeeld.

Veiligheidsgevoel

Respondenten linken hun veiligheidsgevoel sterk aan het moment van het stellen van de vraag. Als ze zich op dat moment veilig voelen, wordt de 'veiligheid in deze omgeving' zeer goed beoordeeld. Bij doorvragen blijken ze er 's avonds überhaupt niet durven te komen. Vrouwen geven regelmatig aan dat ze worden lastiggevallen met ongewenste opmerkingen, zowel in als buiten het winkelcentrum. Veel mannen lijken moeite te hebben met toe te geven dat ze zich wel eens onveilig voelen; ze staan hun mannetje wel.

Overdag werden de enquêteurs meermaals in het winkelcentrum door de beveiliging aangesproken op hun activiteiten. Bij het enquêteren in de avonduren viel op dat er weinig toezicht is in het gebied. Tijdens de avonduren was het bij het busplatform/ingang metrostation geen probleem om mensen bereid te vinden voor de enquête. Mogelijk heeft dit te maken met een gevoel van sociale veiligheid, dat gecreëerd wordt door de aanwezigheid van *mensen in functie*. Er wordt een scherp onderscheid gemaakt tussen de relatieve veiligheid van het winkelcentrum en de onveiligheid 'buiten' of 'beneden'.



3.11 | Foto van het busstation tijdens de avonduren op een doordeweekse dag.

BELEVINGSWERELDEN



3.12 | Belevingskaart getekend door respondenten op locaties v.l.n.r.: het busstation, het winkelcentrum en de fietsenstalling Pleinweg.



De plekken die aangegeven zijn als bijzonder positief of bijzonder negatief geven inzicht over wat men als een plek waarneemt. De waarneming is sterk afhankelijk van de plek waar de vraag aan de respondent gesteld is, zoals te zien is in de tekeningen uit de enquête (afbeelding 3.12s). Een aantal plekken worden gemakkelijk herkend als plek: het gebied van de bushalte, het gebied achter de bushalte richting de Ahoy, het Zuiderpark, het winkelcentrum en het entreegebied gelegen aan het kruispunt Pleinweg – Strevelsweg.

3.13 | Analyse kaart van belevingswerelden.

Een deel van de respondenten voelt zich relatief veilig tijdens het winkelen, maar geeft aan dat ze zelden 'beneden' komt: zij arriveren en vertrekken per metro. Sommige busreizigers ervaren het positief dat zij ter hoogte van het winkelcentrum 'landen' en ervaren dit reeds als 'binnen'. Wanneer zij het Zuidplein weer verlaten, zien zij het als een noodzakelijk kwaad te moeten afdalen naar de vertrekhaltes van de bussen.

Het beeld dat mensen hebben van schoon en net is erg belangrijk voor de beleving van sfeer en veiligheid. Aanwezigheid van politie of toezicht werkt bij sommige respondenten averechts op het veiligheidsgevoel. De loopbrug tussen het winkelcentrum en Ikazia/Zadkine scholen is enkel tijdens de openingstijden van het winkelcentrum in gebruik. 's Avonds is het een compleet verlaten zone.

Pakweg de helft van de mensen die bij de uitgangen staan, staan er om te roken. Een onbedoeld positief gevolg van het rookbeleid van sommige bedrijven dat werknemers niet voor de (voor-) ingang mogen staan roken, is dat zij aan de achterdeur of 'achteraf' staan. Dit komt de sociale veiligheid ten goede (rf. Achterzijde van bedrijven aanpalend aan steegje ten noorden van zwembad en parkeeringang).

In gesprekken met respondenten die 's avonds staan te wachten, komt veiligheid bij vrijwel niemand aan de orde. Teveel politie wordt vooral als betutteling en irriterend ervaren. 'Blauw op straat' draagt volgens omwonenden zelden bij aan een 'veilig' gevoel.

Verblijfsduur

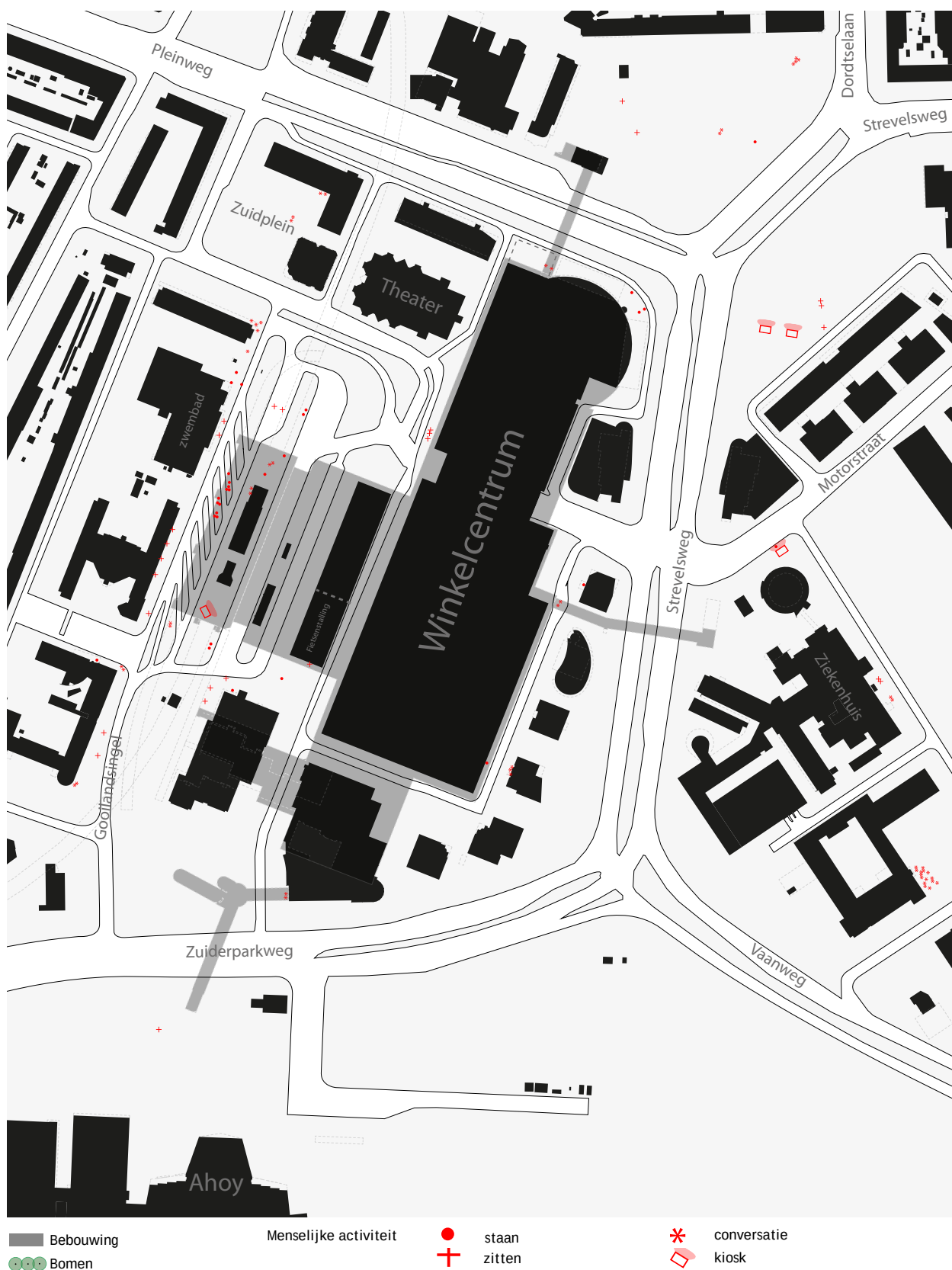
De tijdsduur die momenteel in de buitenruimte wordt doorgebracht is minimaal. De pluspunten die tijdens gesprekken met respondenten aan de orde komen, hebben zelden te maken met de kwaliteit van de buitenruimte. Respondenten lijken niet te beseffen dat de buitenruimte überhaupt kwaliteit *kán* hebben: *"Ik wacht hier gewoon alleen maar op de bus."* Het verblijf wordt zo efficiënt mogelijk ingericht. De tijd die nodig is om over te stappen wordt doorgebracht met 'lopen' (nl. van uitstaphalte naar opstaphalte) en 'wachten'. In de avonduren loopt deze (louter 'wacht'-) tijd op tot een half uur.

Wanneer functionaliteit voorop staat lijken andere aspecten minder belangrijk. Prima om te winkelen: waarom nog in de buitenruimte zich ophouden...?



3.14 | Bushalte overdag op een doordeweekse dag.

MENSELIJKE ACTIVITEIT



Deze observatie is gedaan op 11 september '11 tussen 13u en 15u bij wisselvallig weer. Gemarkeerd zijn enkel die mensen die stil stonden, zaten en met elkaar aan het praten waren. Dit geeft een beeld van de verblijfsactiviteit. Het is een momentopname die verandert tijdens spitsuur of pauze van de scholen. Ook het weer is hierop van invloed.

3.15 | Observatiekaart van menselijke activiteit.

Interactie / leven op straat

Bij uitgangen winkelcentrum staan mensen buiten te praten. Vaak zijn dit rokers.

De bankjes bij de ingang in het winkelcentrum nabij de metro worden zeer intensief gebruikt, met hoge frequentie wordt er gewisseld. Overdag lijken mensen weinig te aarzelen om te gaan zitten, ongeacht wie er naast hen zit.

Overdag lijkt het aan de westzijde (Gooilandsingel) onoverzichtelijker en zoekt men vooral overzicht vanuit de plint van de gebouwen. Dit in tegenstelling tot de avonduren, wanneer deze zone wordt vermeden omdat dit gebied compleet in het donker valt. Enkel de entree van Zwembad Charlois, de entree van Theater Zuidplein en de zone tussen metro en bussen toont 's avonds levendigheid. En dan met name buiten bij het zwembad en het Theater Zuidplein zijn plekken waar mensen nog verblijven om na te praten.

"Ik mis een gewone slager en er zouden meer bankjes mogen komen."

Man (57) om boodschappen

"Er zouden meer cafeetjes, functies beneden en dingen voor jongeren moeten komen."

Fietser (52)

Doelgroepgerichte sociale activiteiten – hangjongeren, jongeren, ouderen

Tijdens gesprekken met (zowel jonge als oudere) respondenten komt met regelmaat de behoefte aan 'activiteiten' ter sprake, waarmee te kennen wordt gegeven dat er 'weinig te doen is' met name voor de jeugd/jongeren. Doelgroepgerichte sociale activiteiten wordt als een oplossing aangedragen m.b.t. de aanpak van de overlast door hangjongeren. Een idee dat regelmatig ter sprake kwam is het faciliteren van 'juist meer verblijfsplekken en speelvelden in het zicht [...] [om] zo iedereen een plek te bieden'.

De diversiteit aan culturele achtergrond van de bezoekers is groot en in de open antwoorden zijn een aantal specifieke opmerkingen gemaakt. In de enquête zijn er echter geen significante relaties gevonden tussen culturele achtergrond en waardering.



3.16 | Noordelijke entree winkelcentrum Zuidplein.

Opmerkingen en suggesties van respondenten

Tot slot de meest gemaakte opmerkingen:

- Overlast hangjongeren;
- Ontbreken van ruimtelijke kwaliteit (grijs, saai, donker, vies, rotzooi);
- Veiligheid ('s Avonds onveilig en stil, gevaarlijk);
- De fietsroutes worden soms goed genoemd, maar ook wel verkeersonveilig en sociaal onveilig in de avond.

"Groen, meer cultuur, meer terrassen en leuke dingen die het opvrolijken."

Vrouw (67) wachtend op de bus

De meest gedane suggesties:

- Meer toezicht (en overzichtelijker);
- Meer groen in de directe omgeving. Hierbij wordt gezegd dat het park mooi is, maar 's avonds onveilig of niet goed bereikbaar;
- Kindvriendelijker;
- Toevoegen van functies (kwaliteitswinkels, Tea room, toiletten, alcoholvrije uitgangsgelegenheden en meer zitgelegenheden in de openbare ruimte).

"Het Zuidpark is 's nachts een absolute NO-GO zone."

Man (60) op weg naar de bank



3.17 | De moedertalen verkregen tijdens enquête.

CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

IV

KWALITEIT VAN DE PLEK

Het Zuidplein winkelcentrum is een rationeel ontwerp van één van de grootste winkelcentra en het op één na grootste busstation van Nederland: gemaakt voor gebruik. Vanuit dit perspectief is het geheel geslaagd. Direct omwonenden weten waar ze moeten zijn en wanneer (en dus ook wanneer niet) en bezoekers van elders kunnen door de goede bereikbaarheid (metro, bus en auto) direct de functies bereiken waarvoor ze komen. Tot zover is een meerderheid van gebruikers tevreden (een 7-). Hierbij moet worden opgemerkt dat dit de mening is van mensen die Zuidplein bezoeken en niet van de mensen die wegblijven. Het Strabo onderzoek toont in de telefonische enquête aan dat van de bewoners van Rotterdam Zuid 68% minder dan 1 keer per maand tot nooit op het Zuidplein komt.

Het winkelcentrum is naar binnen gekeerd, maar ook de andere bebouwing draagt nauwelijks iets bij aan de sociale controle. Slechts het theater staat werkelijk aan het plein. Deze situatie is stedenbouwkundig gezien een kardinale fout.

De tevredenheid van de bezoekers die per fiets of te voet komen houdt verband met de functionaliteit. De ruimte is bruikbaar¹. Het gevolg is dat de bezoekers kort verblijven in de buitenruimte. Het oorspronkelijke ontwerp draagt hier sterk aan bij, maar ook de wijze waarop in de loop van de tijd geanticipeerd is op het gebruik. Er zijn nog steeds klachten over hangjongeren en gelijktijdig hebben we een omgeving zonder verblijfskwaliteit: er is veel te weinig zitgelegenheid en er is te weinig te doen. Het gevolg is dat de informele controle minimaal is. Juist dit laatste is hier van belang omdat er een vraag is naar controle maar niet alle gebruikers waarderen formele controle door politie of bewakingsdiensten. De informele controle komt nu van een paar plekken (fietsenstalling Pleinweg, buschauffeurkantine) en enkele kiosken. De losse kiosken lijken hierbij niet goed gepositioneerd in de ruimte.

Frappant is dat omwonenden niet direct een oordeel hebben over de buitenruimte omdat het niet als

gebruiksruimte wordt ervaren. Wat hieraan bijdraagt is de slechte leesbaarheid van de ruimte; wat is eigenlijk het plein? Lokale bewoners beoordelen de omstandigheden positiever, door gewenning en ervaring met het gebied. Het gebied lijkt 's avonds in te krimpen: enkel de essentiële functies blijven over en worden verlicht. Mogelijk is dit te wijten aan een gebrek aan culturele activiteiten tijdens de avonduren.

De buitenruimte in Hart van Zuid is dus functioneel, maar daar is alles mee gezegd. Twee kwaliteiten worden gemist om dit tot een succesvolle plek te maken (Gehl 1978):

“Overal wordt alcohol geschonken. Als moslim heb ik behoefte aan alcoholvrije ontmoetingsplekken.”

Vader met kinderen (38)

Aantrekkelijke mix van gebruikers

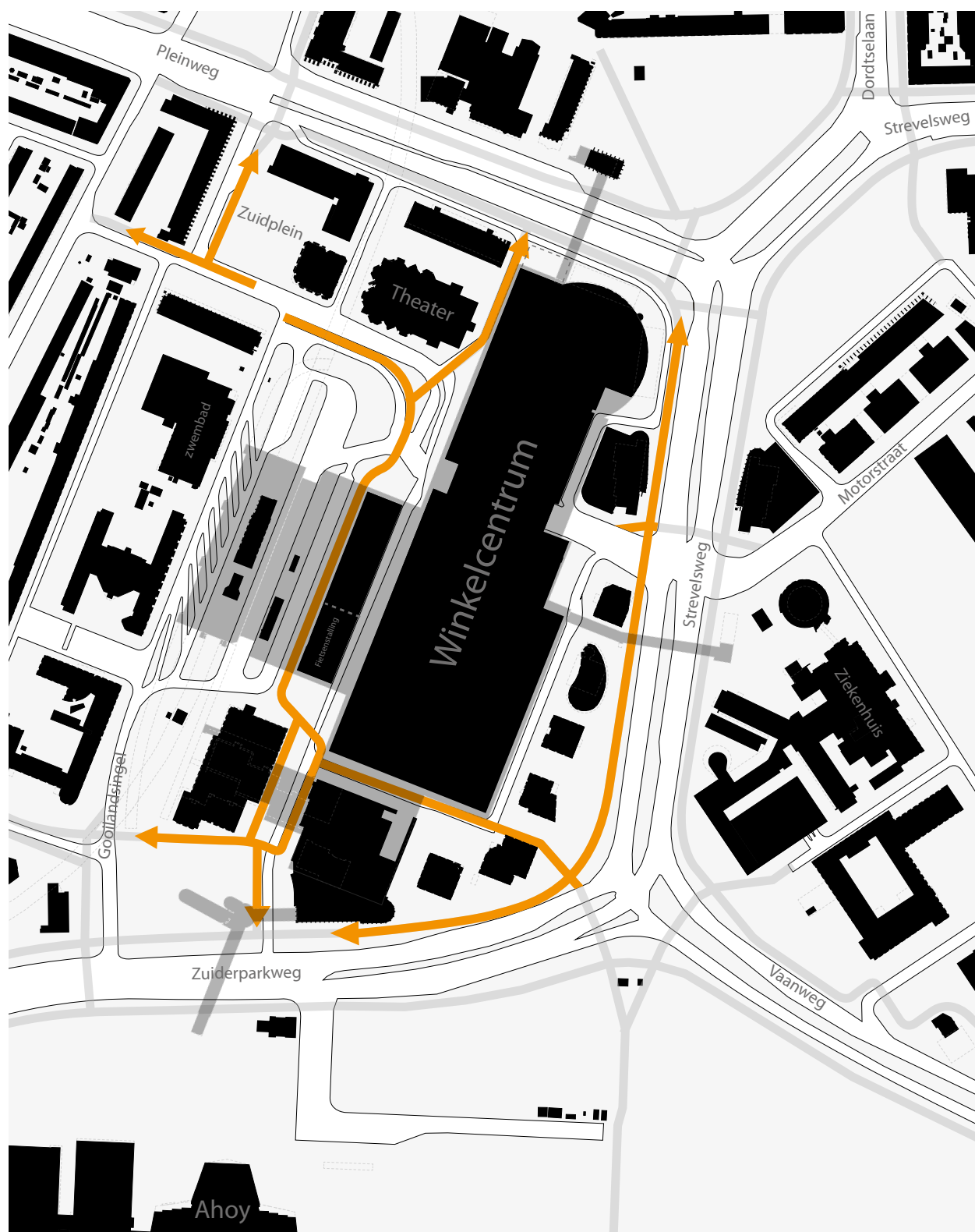
Het Hart van Zuid kent vele bezoekers, enkele passanten en nauwelijks mensen die hier komen om te verblijven. Juist het ontbreken van de laatste groep maakt het anoniem. Het is niet duidelijk welke groep Rotterdammers zich eigenaar mag voelen van deze ruimte. De verblijfswaarde wordt nu bepaald door de mensen die op de bus wachten, maar deze groep doet dit noodgedwongen. Aan de randen bevinden zich enkele terrassen, maar deze zijn volstrekt niet in verhouding tot de hoeveelheid bewegingen van bezoekers van Hart van Zuid en OV gebruikers.

Leesbaarheid van de buitenruimte

Zelfs bewoners herkennen de buitenruimte niet als verblijfsplek. De schakeling van verschillende ruimtes

1. Bruikbaar heeft dezelfde connotatie als eetbaar; het voldoet aan zijn functie maar heeft daarmee nog geen kwaliteit.

FIETSRoutes



fietspaden: ■ Zuidplein fietspaden
■ overige fietsnetwerk

4.1 | Weergave van de hoofdfietsroute door en om het Hart van Zuid gebied.

(entreegebieden, busroutes, groen, onsluitingswegen en lege stoepen) maakt het geheel diffuus. Een fietspad aan de kant van Ahoy loopt nog langs prettige voortuintjes om vervolgens in zuidelijke richting onder en tussen grootschalige bebouwing te verdwijnen. Dit soort sprongen in schaal en kwaliteit is funest voor de herkenbaarheid. Met name voor nieuwkomers is het geheel te complex, dit kan een reden zijn om weg te blijven of om het gebruik te beperken tot de functionaliteit van het geheel (vanuit de metro naar de winkel of het ziekenhuis en weer terug).

Sociale veiligheid is goed / matig / laag?

De sociale veiligheid score is gerelateerd aan de functionaliteit: het is goed voor de bezoekers van het gebied. Deze groep weet de weg en verblijft kort in de buitenruimte. Observeren vanuit een deskundigheidsperspectief leidt tot een andere oordeel: geen toezicht, onaantrekkelijk, weinig vluchtroutes en in het totaal een sociaal onveilig gebied. Dit is letterlijk en figuurlijk een verschil van dag en nacht. Als totaal oordeel is de sociale veiligheid dus matig omdat veel buitenruimte te vermijden is of niet gebruikt wordt.

MOGELIJKHEDEN VAN DE PLEK

Met het ontbreken van de genoemde kwaliteiten is het ook onmogelijk om de grote hoeveelheid bezoekers te verleiden om langer te verblijven in de buitenruimte. Daarnaast lijkt het ook onmogelijk om nieuwe bezoekers te verleiden om het Hart van Zuid te bezoeken. Los hiervan is dit een entree van de stad en daarmee voor velen een eerste indruk van Rotterdam. Op het moment dat voor deze groep ook de functionaliteit tekort schiet (waar is de entree?) is de verkeerde indruk al gezet.

Maat en schaal

Het theater of een terras zijn de welkome elementen van een menselijke schaal. Hier zijn er veel meer van nodig. Dit is voor de verblijfskwaliteit van belang, maar ook voor het microklimaat van de omgeving. Enkele suggesties: meer culturele activiteiten in de avonduren, kiosken beter positioneren, kindvriendelijk inrichten (bijvoorbeeld in de buurt van het busstation), alcoholvrije uitgaansgelegenheden.

Relatie tussen werelden

De omgeving bestaat uit aparte werelden: het busstation, het winkelcentrum, het ziekenhuis, Ahoy. Dit vraagt om een sterk gebaar waarin het aan elkaar wordt gevlochten. De uitdaging zit hier in de routing, maar ook in de schaalsprongen en de relatie tussen de bovenwereld en de benedenwereld. De verbindingen zijn cruciaal omdat het daarmee voor mensen natuurlijker wordt om van passant bezoeker te worden of om van bezoeker iemand te worden die verblijft in de buitenruimte. De eerste stap is hierbij het busstation omdat daar nu wel mensen verblijven, maar feitelijk noodgedwongen (het is een onvermijdbare plek). Hier is slechts de patatkraam een lichtbaken voor onveilige momenten en is het leed recht evenredig met de wachttijden.

"In de avond op mijn bus wachten onder het Zuidplein is voor mij het dieptepunt van de dag."

Reiziger uit de Hoekse Waard

Groen

Er is wat groen in de omgeving, maar juist in de moderne stedenbouw is dit altijd ingezet om de menselijke schaal te bereiken. Rond het winkelcentrum is dat niet gebeurt; het groen houdt afstand tot de bebouwing en het groen wat enige maat heeft (tussen de rijbanen voor de bus) houdt vervolgens weer afstand tot de gebruikers. Het groen is daarmee niet functioneel en niet bruikbaar. Gras met bomen of een laag van struiken en seizoensbeplanting ontbreekt. Juist de aandacht hiervoor geeft een buitenruimte een verzorgde indruk. Een duurzame toevoeging zou een openbaar toegankelijk groendak kunnen zijn.

"Mensen willen graag naar buiten, maar er is geen goede route naar het Zuiderpark" in relatie tot bewoners Simeon & Anna (red.)."

Medewerker Simeon en Anna

Wensen

De schaal van deze omgeving maakt het moeilijk om met kleine ingrepen een nieuwe sfeer te creëren. In de Bijlmer te Amsterdam of in Hoog Catharijne Utrecht is ook na jaren studie geconcludeerd dat alleen ingrijpende maatregelen zinvol zijn. Beide zijn voorbeelden van projecten waarin ook de menselijke schaal niet de maat der dingen is en waarbij er een boven- en benedenwereld was ontstaan. Een centrum voor Zuid betekent dus ook het verbinden van de verschillende werelden, waarbij rigoureuze ingrepen de voorkeur hebben. Openbare ruimte als het hart van Zuid is buitenruimte van een menselijke schaal; de rest zou zich hiernaar moeten voegen.

Het busstation is urgent, omdat dit overdag en 's avonds een niet te vermijden plek is voor veel bezoekers. Het echte laaghangend fruit is het terugbrengen van verblijfskwaliteit in samenhang met meer informele controle. De grote kans is het verleiden van de functionele bezoekers met een mild tot goed oordeel over deze omgeving om langer te verblijven. Hopelijk kan dit de eerste sfeerverandering in gang zetten die aanstekelijk werkt: "people go where people are" (Gehl, 1978).

*"Binnenplein winkelcentrum wel oké,
maar het dak moet eraf!
Buiten winkelen is veel natuurlijker."*

Winkelende man (57)

*"Alles knapt momenteel op, dit mag
verder doorgaan."*

Wandelaar (68)

SUGGESTIES VOOR VERVOLGONDERZOEK

- Informatie vergaren van omwonenden die het Zuidplein niet bezoeken. Wat moet je voor deze mensen doen? Hoe verleid je nieuwe groepen?
- Bezoekers en niet-bezoekers een foto survey voorleggen. Hierbij worden plekken van het Zuidplein gewaardeerd door beide groepen. Raadzaam om hierbij ook een referentieproject te laten scoren.
- Functionele bezoekers bevragen hoe zij te verleiden zijn langer te verblijven.

"Meer meisjes, om naar te kijken."

Jongen (18) in het winkelcentrum

*"Alles moet zo blijven, anders gaat het
alleen maar geld kosten."*

Een Rotterdammer

BRONVERMELDING



- Anne-Mie Devolder en Hélène Damen (red.) (1992). *Architectuur Rotterdam, 48 gebouwen gedocumenteerd 1945-1970*, Rotterdamse Kunststichting/Uitgeverij 010, Rotterdam.
- Dorst, M.J. van (2005). *Een duurzaam leefbare woonomgeving*. Eburon: Delft.
- Gehl, J. (1978). *Leven tussen huizen*. Zutphen: de walburg pers.
- Gemeente Haarlem (2010). *Winkelen in Haarlem*.
- Gemeente Rotterdam (2004). *Zuidplein rotterdam, uitgangspunten voor ontwikkelingsstrategie*.
- Gemeente Rotterdam (2011). *Integraal Uitvoeringsplan Hart van Zuid*.
- Gemeente Rotterdam (2011). *Ambitie document Hart van Zuid*.
- Kaplan R., Kaplan S., Ryan R.L.(1998). *With people in mind: Design and management of everyday nature*. Washington, D.C.: Island Press
- Langelaar, T. (2011). *Measure, understand and improve cities*. Delft; master thesis.
- Strabo (2007). *Onderzoeken winkelcentrum Zuidplein te Rotterdam*.



BIJLAGEN

- I ENQUÊTE VRAGENLIJST**
- II STATISTIEK EN ANALYSE RESULTATEN**
- III KAART POSTCODEGEBIEDEN**
- IV ROUTEKAARTEN**

BIJLAGE I: ENQUÊTE FORMULIER

Enquête beleving buitenruimte gebruikers Zuidplein en omgeving

Doel: onderzoek naar gebruik en ervaren van de openbare ruimte rondom winkelcentrum Zuidplein, door voetgangers en fietsers uit omliggende wijken

- **Respondent** M / V R / A / M / J / W Volgnummer: _____
Mobiliteitsbeperking ☐ ja ☐ nee

Datum, Tijd, Locatie ____|09|2011, (_ _ h _ _ m) ☐ Ziekenhuis ☐ School ☐ Theater ☐ Ahoy ☐ Winkelcentrum

A. Route / motivatie

1. Hoe bent u hier gekomen?

☐ Auto ☐ Bus ☐ Metro ☐ Fiets ☐ Te voet ☐ Scootmobiel
☐ _____ ☐ Bromfiets/scooter ☐ Motor

2. Wat is de reden van uw komst? [vul een 1 in]

☐ Dagelijkse boodschappen ☐ Winkelen ☐ Ontmoeting
☐ Uit eten en drinken / café ☐ Ahoy ☐ Werken
☐ School ☐ Ziekenhuis ☐ Theater
☐ Openbaar vervoer (streekbus, metro, stadsbus etc) ☐ Recreatie (Zuiderpark etc)
☐ consultatiebureau ☐ parkeren
☐ _____

3. Combineert u uw bezoek aan Zuidplein en omgeving met andere activiteiten? [vul een 2 in]

4. Hoe vaak komt u in totaal in dit gebied?

☐ Iedere dag ☐ __ x per week ☐ __ x per maand ☐ __ x per jaar

5. Waarvoor komt u meestal in dit gebied?

☐ Dagelijkse boodschappen ☐ Winkelen ☐ Ontmoeting
☐ Uit eten en drinken / café ☐ Ahoy ☐ Werken
☐ School ☐ Ziekenhuis ☐ Theater
☐ Openbaar vervoer (streekbus, metro, stadsbus etc) ☐ Recreatie (Zuiderpark etc)
☐ consultatiebureau ☐ parkeren
☐ _____

6. Hoe lang verblijft u gemiddeld per keer in de omgeving van het Zuidplein? (niet-werkgerelateerde activiteiten)

Tijd: _____ minuten

7. Hoe brengt u die tijd door?

☐ Wachten ☐ Recreëren ☐ Ontmoeten ☐ Sporten ☐ Gezien worden ☐ Passeren
☐ _____ ☐ Winkelen ☐ Wandelen ☐ Lopen

8. Wat is uw algemeen oordeel over Zuidplein en omgeving?

Sfeer	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Bereikbaarheid	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Informatievoorziening	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Aanbod van:	
Winkels	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Horeca	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Cultuur	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Zitplekken in de openbare ruimte	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt
Indien u woonachtig bent in dit gebied:	
Hoe waardeert u deze omgeving als woonomgeving?	slecht matig redelijk goed zeer goed nvt

Eindoordeel (rapportcijfer): ____

9. Voelt u zich hier veilig? ☐ Ja ☐ Soms ☐ Nee
- Waarom wel? Waarom niet?
- ☐ Voldoende politietoezicht ☐ Onvoldoende politietoezicht
- ☐ Voldoende camera's ☐ Onvoldoende camera's
- ☐ Voldoende passanten ☐ Onvoldoende passanten
- ☐ Weinig overlast ☐ Teveel passanten, overlast
- ☐ Goede overzichtelijkheid ☐ Te weinig overzichtelijkheid
- ☐ _____ ☐ _____

C. Kartografisch gedeelte

11. Waar komt u vandaan? > tekenen op kaart [indien per fiets, ook stalling aangeven]
12. Vanaf woning ☐ ja ☐ nee
13. Wat vond u van de plekken waar u doorheen kwam?
- [goede plek in groen aangeven, waarom (maximaal 2 steekwoorden)]
- [slechte plek in rood aangeven, waarom (maximaal 2 steekwoorden)]
14. Als u iets mocht verbeteren in dit gebied, wat zou dit zijn?

D. [contact] gegevens

- Postcode [____ | __]
- Wat is uw geboortjaar?

- Moedertaal

> Mogen wij u in de toekomst benaderen voor eventueel aanvullend onderzoek? [toelichting]

Telefoonnummer / E-mailadres _____ Naam: _____

BIJLAGEN II: STATISTIEK EN ANALYSE RESULTATEN

geslacht respondent	Vrouw	213	54%
	Man	181	46%
mobiliteitsbeperking	Nee	367	94%
	Ja	22	6%
Hoe bent u hier gekomen	auto	50	13%
	bromfiets/scooter	2	1%
	bus	81	21%
	buurtbusje	1	0%
	fiets	90	23%
	handfiets	1	0%
	metro	88	23%
	scootmobiel	2	1%
	taxi	5	1%
	te voet	73	19%
	Tram	1	0%
Wat is de reden van uw komst?	nooit	0	0%
	dagelijkse boodschappen	56	15%
	uit eten en drinken / cafe	4	1%
	school	50	13%
	openbaar vervoer	43	11%
	consultatiebureau	0	0%
	winkelen	79	21%
	ahoy	0	0%
	ziekenhuis	48	13%
	parkeren	0	0%
	ontmoeting	28	7%
	werken	33	9%
	theater	10	3%
	recreatie (zuiderpark)	6	2%
	anders	37	10%
Combineert u uw bezoek aan Zuidplein en omgeving met andere activiteiten?	nee	108	28%
	dagelijkse boodschappen	0	0%
	uit eten en drinken / cafe	94	25%
	school	12	3%
	openbaar vervoer	35	9%
	consultatiebureau	0	0%
	winkelen	100	26%
	ahoy	4	1%
	ziekenhuis	6	2%
	parkeren	0	0%
	ontmoeting	23	6%
	werken	4	1%

	theater	1	0%
	recreatie (zuiderpark)	0	0%
	anders	7	2%
Hoe vaak komt u totaal in dit gebied?	nooit	4	1%
	minder dan 1 keer per maand	23	6%
	1 keer per maand	29	8%
	paar keer per maand	13	3%
	1 keer per week	1	0%
	1-2 keer per week	105	27%
	3 keer per week	2	1%
	4-6 keer per week	88	23%
	iedere dag	129	34%
Waarom komt u <u>meestal</u> in dit gebied?	wachten	85	22%
	recreëren	12	3%
	ontmoeten	61	16%
	sporten	42	11%
	gezien worden	0	0%
	passeren	98	26%
	winkelen	2	1%
	wandelen	15	4%
	lopen	0	0%
	anders	14	4%
Hoe lang verblijft u gemiddeld in de omgeving van het Zuidplein? (niet-werk gerelateerde activiteiten)	5 minuten	79	21%
	10 minuten	68	18%
	20 minuten	42	11%
	30 minuten	61	16%
	1 uur	57	15%
	langer dan een uur	3	1%
	2 uur	39	10%
	langer dan een 2 uur	40	10%

	Gemiddelde op 5-puntsschaal
algemeen oordeel [sfeer]	3.12
algemeen oordeel [uitstraling]	3.59
algemeen oordeel [bereikbaarheid]	3.69
algemeen oordeel [informatievoorziening]	3.74
algemeen oordeel [aanbod winkels]	3.40
algemeen oordeel [aanbod horeca]	3.35
algemeen oordeel [aanbod cultuur]	3.17
algemeen oordeel [aanbod zitplekken in de openbare ruimte]	2.74
algemeen oordeel [woonomgeving (indien woonachtig in omgeving Zuidplein)]	3.08
Wat is uw eindoordeel? (10-puntsschaal)	6.78
Voelt u zich hier altijd veilig? (Ja=2, Soms = 1, Nee =0)	1.47

Waar ligt dit aan? [voldoende camera's]	niet	10	3%
	wel	52	14%
	beide	0	0%
Waar ligt dit aan? [voldoende politietoezicht]	niet	27	7%
	wel	52	14%
	beide	2	1%
Waar ligt dit aan? [voldoende passanten]	niet	24	6%
	wel	73	19%
	beide	3	1%
Waar ligt dit aan? [overlast]	niet	75	20%
	wel	83	22%
	beide	6	2%
Waar ligt dit aan? [overzichtelijkheid]	niet	15	4%
	wel	40	10%
	beide	1	0%

ANALYSES.

1. Er is een relatie tussen de waardering sfeer en gevoel van veiligheid

Naast de correlatie is er ook een regressie analyse uitgevoerd met als onafhankelijke variabele waardering sfeer en als afhankelijke variabele gevoel van veiligheid, de uitkomsten zijn:

Model Summary ^b				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,396 ^a	,157	,155	,654

a. Predictors: (Constant), algemeen oordeel [sfeer]

b. Dependent Variable: Voelt u zich hier altijd veilig?

ANOVA ^b						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	30,392	1	30,392	71,075	,000 ^a
	Residual	163,347	382	,428		
	Total	193,740	383			

a. Predictors: (Constant), algemeen oordeel [sfeer]

b. Dependent Variable: Voelt u zich hier altijd veilig?

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	
		Std. Error	Beta		
1	(Constant)	,635	,105		6,055
	algemeen oordeel [sfeer]	,268	,032	,396	8,431

a. Dependent Variable: Voelt u zich hier altijd veilig?

Door middel van een ANOVA is getoetst naar het effect van leeftijd op veiligheid. Er is geen significant effect gevonden $F(4,378)=,316$ $p=,867$.

Door middel van een onafhankelijke t-toets is gecontroleerd voor het effect van geslacht op veiligheid. Er is significant verschil gevonden tussen mannen (1,61) en vrouwen (1,35). $t(385)= -,356$ $p<0.01$.

Vervolgens onderzocht: de relatie tussen waardering, veiligheid en het gebruikte vervoersmiddel?

Model Summary^c

Model		R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	
	1	,396 ^a	,157	,155	,654	
	2	,442 ^b	,196	,172	,647	

a. Predictors: (Constant), algemeen oordeel [sfeer]

b. Predictors: (Constant), algemeen oordeel [sfeer], tram, handfiets, bus, buurtbusje, scootmobiel, taxi, bromfiets, auto, tevoet, metro

c. Dependent Variable: Voelt u zich hier altijd veilig?

Vervoersmiddel heeft op generiek niveau invloed op waardering en veiligheid.

ANOVA^c

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	30,392	1	30,392	71,075	,000 ^a
	Residual	163,347	382	,428		
	Total	193,740	383			
2	Regression	37,909	11	3,446	8,227	,000 ^b
	Residual	155,830	372	,419		
	Total	193,740	383			

a. Predictors: (Constant), algemeen oordeel [sfeer]

b. Predictors: (Constant), algemeen oordeel [sfeer], tram, handfiets, bus, buurtbusje, scootmobiel, taxi, bromfiets, auto, tevoet, metro

c. Dependent Variable: Voelt u zich hier altijd veilig?

Coefficients ^a						
Model B		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		Std. Error	Beta			
1	(Constant)	,635	,105		6,055	,000
	algemeen oordeel [sfeer]	,268	,032	,396	8,431	,000
2	(Constant)	,638	,119		5,372	,000
	algemeen oordeel [sfeer]	,274	,032	,404	8,531	,000
	auto	-,071	,116	-,033	-,613	,540
	bromfiets	-,871	,465	-,088	-1,871	,062
	bus	-,122	,101	-,069	-1,208	,228
	buurtbusje	,266	,652	,019	,409	,683
	handfiets	,540	,651	,039	,830	,407
	metro	,171	,099	,100	1,732	,084
	scootmobiel	-,234	,464	-,024	-,504	,615
	taxi	,246	,332	,035	,740	,459
	tevoet	-,130	,103	-,072	-1,262	,208
	tram	,540	,651	,039	,830	,407

a. Dependent Variable: Voelt u zich hier altijd veilig?

Bovenstaande geeft in de meest rechtse kolom aan of er sprake is van een significante toevoeging per vervoersmiddel. Bromfiets en metro komen nog het meest in de buurt van de gestelde eis $p < 0.05$. maar helaas er is geen individuele toevoeging per vervoersmiddel.

BIJLAGE III: KAART POSTCODE GEBIEDEN VAN RESPONDENTEN IN DIRECT OMLIGGENDE WIJKEN



Kaart postcodes respondent.

BIJLAGE IV: ROUTEKAARTEN



Kaart van gecombineerde looproutes van huis naar Hart van Zuid getekend door de respondenten.



Kaart van gecombineerde fietsroutes van huis naar Hart van Zuid getekend door de respondenten.



COLOFON

Onderzoek

Onderzoek naar het gebruik en de waardering van de buitenruimte in Hart van Zuid

In opdracht van

Gemeente Rotterdam
Projectbureau Hart van Zuid

Team

Otto Trienekens (projectleider)
Machiel van Dorst (auteur)
Jurrian Arnold (veldwerk en coördinatie)
Wessel Jonker (veldwerk)
Martine Tragter (veldwerk)
Raf Dox (veldwerk)
Anne Derksen (veldwerk)
Conrad Kickert (vooronderzoek)

Eindredactie

Jurrian Arnold

Uitvoering

Veldacademie
Grondherendijk 13a, 3082 DD Rotterdam
info@veldacademie.nl | www.veldacademie.nl

Meer Informatie

Gemeente Rotterdam
Iris Dudok
i.dudok@rotterdam.nl

Druk

1e druk, november 2011

Deze eindrapportage is ook te vinden op www.veldacademie.nl, www.hethartvanzuid.nl of bij de gemeente Rotterdam op te vragen.

©2011, Veldacademie

