



HART VAN ZUID 2019

Onderzoek naar overstapbeleving
en fietsgebruik in Hart van Zuid,
Rotterdam

HART VAN ZUID 2019

Rotterdam Zuidplein

Onderzoek naar overstapbeleving en fietsgebruik in
Hart van Zuid, Rotterdam

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	06
2	Werkwijze	08
3	Resultaten	10
4	Conclusie en aanbevelingen	22

Bijlage I	Analyse context	24
Bijlage II	Vergelijking resultaten	26
Bijlage III	Fietsenstalling kaart	28

COLOFON	30
---------	----

1. INLEIDING

Hart van Zuid geldt als een van de belangrijkste overstaplocaties van openbaar vervoer in de regio. Hart van Zuid is het centrum van Rotterdam Zuid, waartoe onder andere bus- en metrostation Zuidplein, Winkelcentrum Zuidplein, Ahoy en het Ikazia ziekenhuis behoren. Op een doordeweekse dag reizen gemiddeld 40.000 mensen met de bus van en naar Zuidplein en het metrostation telt zo'n 35.000 reizigersbewegingen per dag. Het winkelcentrum Zuidplein trekt dagelijks circa 29.000 bezoekers, waarvan ruim 9000 mensen met de fiets of lopend arriveren.

Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren is de grootschalige gebiedsontwikkeling Hart van Zuid gestart. In de gebiedsontwikkeling moeten meer ruimte voor de voetganger en verbetering van verblijfskwaliteit zorgen voor een aangename verblijf in het gebied, een langere verblijfsduur en meer economische spin-off. Om het gebruik en de waardering van de openbare ruimte in en rondom winkelcentrum Zuidplein door fietsers en voetgangers in beeld te brengen is in november 2011 het rapport *Naar een kloppend Hart, Gebruik en waardering van de buitenruimte in Hart van Zuid* (i.o.v. Gemeente Rotterdam\Stadsontwikkeling) gepubliceerd. Dit rapport verklaarde dat hoewel mensen aangaven tevreden te zijn met Zuidplein, dit vooral te danken is aan de functionaliteit en er geen duidelijke waardering is voor de ruimtelijke kwaliteit. In juli 2017 is het vervolgrapport opgeleverd, *Gebruik en waardering van de buitenruimte in Hart van Zuid* (i.o.v. Coer du Sud bv), waarin de focus lag op de gebruikservaring en waardering van bezoekers op verschillende locaties in Hart van Zuid.

Onderdeel van de gebiedsontwikkeling is de vervanging van het huidige busstation op Zuidplein. Busstation Zuidplein is in grootte het derde busstation van Nederland. Het busstation heeft een sterke regiofunctie richting de Zuid-Hollandse eilanden en Zeeland en het is het begin- en eindpunt van veel streekbussen. Het busstation ligt op loopafstand van winkelcentrum Zuidplein en het Ikazia Ziekenhuis, met jaarlijks 650.000 bezoekers, Ahoy met jaarlijks 1.700.000 bezoekers en diverse middelbare scholen met jaarlijks 500.000 bezoekers.

Het nieuwe busstation zal als OV-knoop een overstaplocatie zijn van bus naar het metronetwerk, de taxi of naar een andere (stads)bus. Tevens is dit



Figuur 1 Rapport Hart van Zuid 2017

ook een eindstation voor grote bezoekersstromen. Doelen voor het nieuwe busstation zijn het verbeteren van de vindbaarheid, waarbij alle vertrekhaltes overzichtelijk bij elkaar zijn geplaatst, het creëren van een centrale wachtruimte, een sterke verbetering van de veiligheid, meer overzicht, het autoluw maken van de Gooilandsingel door verlegging van de op- en afrit van het bus viaduct en het creëren van betere fietsenstalling (met 800 fietsparkeerplaatsen). De huidige uitstaphaltes op de eerste verdieping van Zuidplein zullen gehandhaafd blijven.

Een van de doelstellingen binnen de gebiedsontwikkeling is het verbeteren van de kwaliteit van de overstapbeleving en het stimuleren van het fietsgebruik. Als aanvulling op het in 2017 gepubliceerde rapport is daarom een nulmeting naar de overstapbeleving en het fietsgebruik op Zuidplein uitgevoerd. Om de effecten van toekomstige

interventies aantoonbaar te kunnen maken is een volwaardige nulmeting gewenst welke in dit rapport, overstapbeleving en fietsgebruik Hart van Zuid, wordt gepresenteerd.

Deze nulmeting is uitgevoerd in november en december 2018. Relevante gebeurtenissen in de gebiedsontwikkeling sinds de oplevering van het rapport in 2017 en dit onderzoek, zijn de voltooiing van de uitbreiding van het Hoornbeeck College in juli 2017, de renovatie van beurs- en evenementenhallen 2 t/m 6 van Ahoy in september 2017 en de oplevering van het Zwemcentrum Rotterdam in januari 2018. In 2018 is tevens gestart met de bouw van het Internationaal Congrescentrum en het Kunstenpand.

Het doel van dit onderzoek betrof inzichten verkrijgen in de overstapbeleving en het fietsgebruik bij station Zuidplein. De nulmeting leverde output op in de volgende

vormen:

- Een leefveldenkaart
- Kwantitatieve en kwalitatieve data over fietsgebruik in het gebied
- Kwantitatieve en kwalitatieve smart survey data betreffende overstapbeleving en fietsgebruik

Op basis van deze data zijn in het slothoofdstuk van dit rapport conclusies getrokken en aanbevelingen geformuleerd.



Figuur 2 Bouwactiviteiten gezien vanuit het metrostation

2. WERKWIJZE

In november en december 2018 heeft Veldacademie onderzoek verricht naar de overstapbeleving en het fietsgebruik bij Zuidplein. Kenmerkend voor de werkwijze van Veldacademie is de koppeling tussen onderwijs en stedelijke vraagstukken. Ook in dit onderzoek zijn studenten van verschillende onderwijsinstellingen betrokken geweest bij de uitvoering van het veldwerk.

Fasen onderzoek

Het onderzoek naar de overstapbeleving en het fietsgebruik bij Zuidplein is in vijf fases uitgevoerd:

- FASE 1: Voorbereiding
- FASE 2: Inventarisatie
- FASE 3: Smart survey
- FASE 4: Data-analyse
- FASE 5: Rapportage en visualisatie

Fase 1 voorbereiding betrof het opstellen van vragenlijsten, het ontwerpen van kaarten voor de fietsentellingen en het werven van studenten voor de uitvoering van de tellingen en de smart survey. Vervolgens zijn de studenten geïnstrueerd over de werkwijze van het veldwerk en ging fase 2 van start.

Fase 2 inventarisatie omvatte het verzamelen van kwantitatieve data door middel van tellingen van geparkeerde fietsen in het onderzoeksgebied.

Fase 3 Smart survey betrof het afnemen van vragenlijsten. Bezoekers van station Zuidplein werden bevraagd over het fietsgebruik en de overstapbeleving.

Fase 4 Data-analyse werd uitgevoerd door onderzoekers van Veldacademie, en betrof beschrijving en analyse van de opgehaalde data.

Fase 5 rapportage en visualisatie betrof het vastleggen van de uitkomsten van het onderzoek in deze rapportage in schrift en beeld.

Onderdelen onderzoek

Doel van dit onderzoek was het verkrijgen van inzicht m.b.t. overstapbeleving en fietsgebruik in en rondom Rotterdam Zuidplein. Deze meting bestaat uit drie onderdelen: een leefveldenanalyse, een inventarisatie van fietsgebruik en een smart survey. De onderdelen worden hieronder achtereenvolgens besproken.

1. Leefveldenanalyse

In de leefveldenanalyse zijn voorzieningen op verschillende domeinen zoals onderwijs, zorg, verkeer en vervoer in het gebied geïnventariseerd en inzichtelijk weergegeven via een kaart.

2. Inventarisatie fietsgebruik

De inventarisatie van het fietsgebruik bij Zuidplein bestaat uit een tweetal onderdelen: ten eerste een kwantitatieve telling van geparkeerde fietsen bij het station en ten tweede een kwalitatieve inventarisatie van (voorkeuren en redenen voor) fietsgebruik door middel van smart surveys op straat.

Ter indicatie van het fietsgebruik zijn kwantitatieve tellingen verricht van het gebruik van formele fietsparkeerplekken ter plaatste van Zuidplein, Gooilandsingel, Sallandweg en Metroplein. Tevens zijn fietsen geteld die buiten de formele stallingen geplaatst zijn, waardoor de verhouding tussen legaal parkeren en “foutparkeren” in kaart kon worden gebracht. Tellingen vonden plaats van 22 tot 28 november verspreid over de zeven weekdays, op in

totaal 10 verschillende tijdslots tussen 08:00 en 18:00 uur. Op ieder tijdstip tussen 8:00 en 18:00 werd in ieder geval één keer geïnventariseerd.

De kwalitatieve data over het fietsgebruik is verkregen door middel van een smart survey (zie onder).

Op en rondom station Zuidplein zijn mensen op straat bevraagd naar hun fietsgebruik, de redenen hiervoor en eventuele voorkeuren met betrekking tot fietsgebruik. Deze kwalitatieve inventarisatie vond plaats volgend op de kwantitatieve tellingen, van 12 tot en met 18 december 2018.

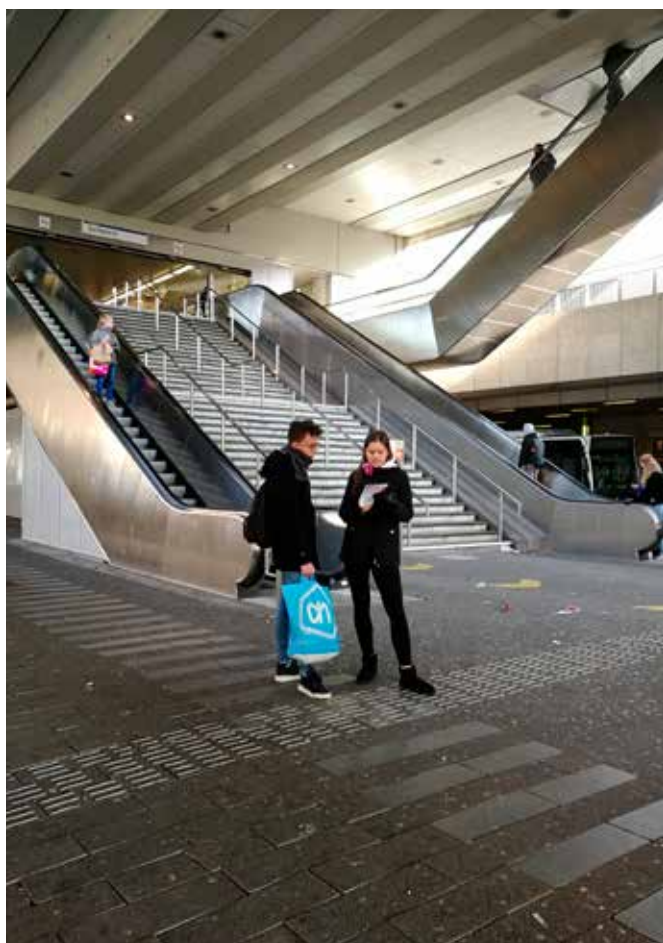
3. Smart survey

De smart survey omvat het kwalitatieve deel van het onderzoek waarin op Zuidplein 333 mensen zijn bevraagd over onder andere overstapbeleving, fietsgebruik en beoordeling van het stationsgebied. De respondenten waren unieke reizigers en passanten op Zuidplein. Onder de respondenten was spreiding in leeftijd en etnische afkomst.

De smart survey betrof een gesloten enquête, met enkele open vragen die mogelijkheid tot diepgang verschaffen. De smart survey is afgenomen van 12

tot en met 18 december 2018, op diverse tijdstippen tussen 08:00 en 18:00 uur. Data werd direct verwerkt door middel van een online formulier, welke interviewers via hun mobiele telefoons invulden. De vragen aan reizigers en passanten hadden betrekking op de onderwerpen reizigerskwaliteit, ruimtelijke kwaliteit, aantrekkelijkheid tussenruimte, overstapbeleving, sociale veiligheid, toegankelijkheid, overzichtelijkheid, uitstraling perrons en uitstraling busstation. Daarnaast werden enkele achtergrondkenmerken gevraagd, zoals leeftijd, geslacht en postcode. De vragen over het bezoekersprofiel waren grotendeels gelijk aan die van eerdere onderzoeken. Bijlage II toont de vragenlijst van de smart survey.

Het veldwerk is uitgevoerd in de periode eind november tot en met midden december, terwijl het veldwerk tijdens de onderzoeken van 2011 en 2017 in september/oktober plaatsvond. De herfstige weersomstandigheden gedurende het voorliggende veldwerk kunnen invloed hebben gehad op het fietsgebruik en de waardering van het stationsgebied door respondenten. Lage temperaturen op locatie weerhield diverse bezoekers en reizigers van deelname aan het onderzoek.



Figuur 3 Veldwerk

3. RESULTATEN

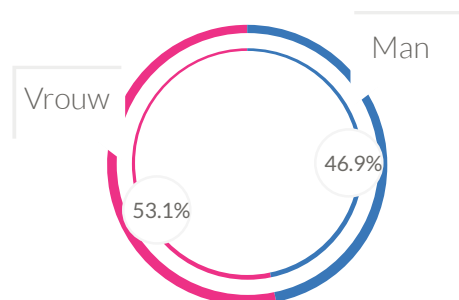
In deze sectie van het rapport wordt de opgehaalde data beschreven en gevisualiseerd. Eerst wordt de demografische data gepresenteerd, vervolgens de leefveldanalyse, de data over het fietsgebruik en tot slot de resultaten uit de smart survey.

Demografische data

Met de smart survey zijn 333 unieke respondenten gesproken. Van deze respondenten was 47% man en 53% vrouw. De gemiddelde leeftijd is 37,5 jaar oud en de meeste respondenten kwamen uit de leeftijdscategorieën 10-19 jaar (26%) en 20-19 jaar (26%). 11% van de respondenten behoorde tot de leeftijdscategorie 20-29 jaar oud en 10% tot de categorie 70-79 jaar oud. Onder de respondenten is grote diversiteit in moedertaal en er zijn in totaal 25 verschillende moedertalen genoemd. Het grootste deel van de respondenten gaf aan Nederlands als moedertaal te hebben (76%) en een aanmerkelijk deel Papiaments (3%). Verder wordt zowel Surinaams, Turks, Marokkaans en Arabisch door 2% van de respondenten als moedertaal genoemd. De respondenten zijn veelal woonachtig in Rotterdam, met name in de omgeving van Rotterdam Zuidplein.

Het overgrote deel van de respondenten geeft aan geen mobiliteitsbeperking te hebben (92%). Slechts 26 respondenten hadden wel een mobiliteitsbeperking (8%).

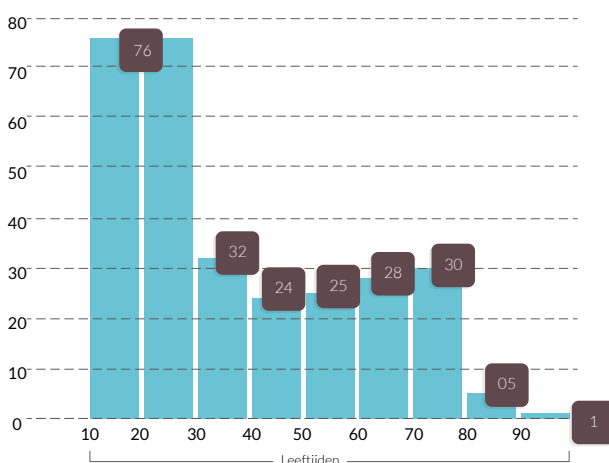
Bovenstaande data komt grotendeels overeen met de demografische kenmerken van de onderzoekspopulatie uit het onderzoek van 2017.



Figuur 4 Geslacht van respondenten



Figuur 5 Moedertaal van respondenten



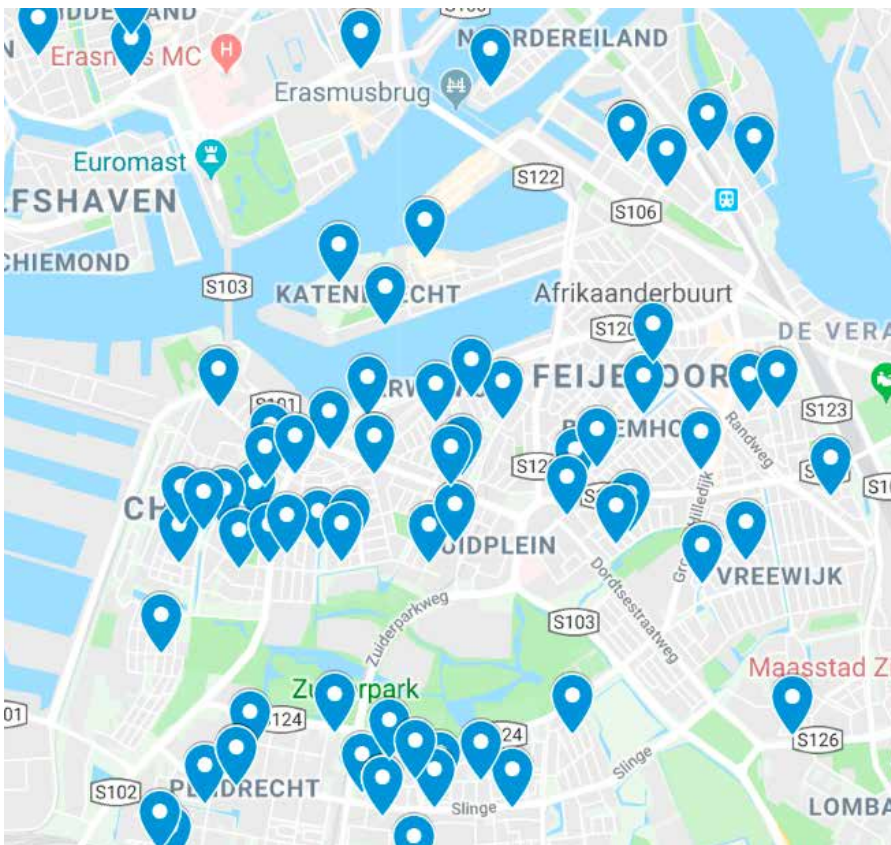
Figuur 6 Verblijfsduur



i) Kaart van woonplaats respondenten op regionaal niveau

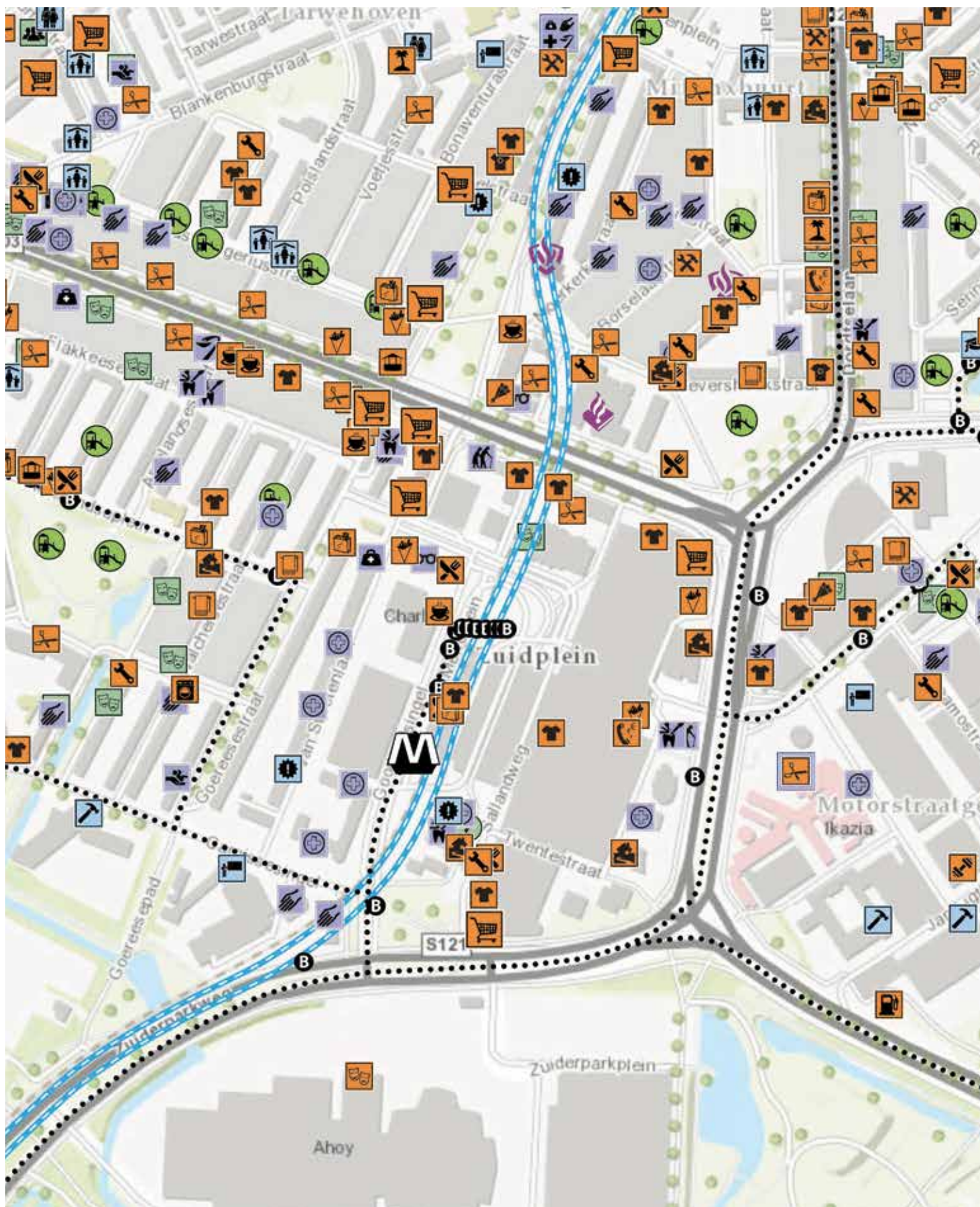


ii) Kaart van woonplaats respondenten op metropoolregio niveau (MRDH)



iii) Kaart van woonplaats respondenten op stadsdeel niveau (Feijenoord en Charlois).

Figuur 7 Verdeling postcodes van respondenten





Leefveldenanalyse

Op deze leefveldenkaart zijn de voorzieningen die aanwezig zijn op en rondom Zuidplein weergegeven. In de legenda staat de betekenis van de symbolen beschreven.

De leefveldenkaart is een momentopname van de in het gebied aanwezige voorzieningen in januari 2019. Binnen de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid zijn nog diverse projecten gepland, zoals de realisatie van een Kunstenpand en de uitbreiding van winkelcentrum Zuidplein. Deze projecten zijn op het moment van schrijven nog niet voltoerd en kunnen dus nog niet op de kaart worden weergegeven. Toekomstige veranderingen zullen eventueel leiden tot veranderingen op de leefveldenkaart.

Bronnen:

Locatus 2017
 Bedrijvenregister 2018
 Deelgemeente gids
 Veldonderzoek VA
 GISWeb2.2
 Google Maps
 RET.nl
 DUO: overzicht onderwijsinstellingen
 Deelgemeentescan Eerstelijnszorg
 Kiesbeter.nl
 Schoolgidsen
 Infolijn politie
 SOR
 WSG werkgroep wonen
 www.kcwz.nl



Figuur 8 Leefveldenkaart (2019)

Fietsgebruik

Over het fietsgebruik van reizigers en bezoekers van Rotterdam Zuidplein is op twee manieren data verzameld: via tellingen van geparkeerde fietsen en via een smart survey. De resultaten hiervan staan in onderstaande secties beschreven.

Bij deze data moet rekening gehouden worden met het feit dat de tellingen plaatsvonden in november en december en dat het fietsgebruik in warmere periodes hoger zou kunnen zijn.

Tellingen

Op zeven verschillende dagen zijn in het onderzoeksgebied geparkeerde fietsen geteld, waarbij een onderscheid gemaakt is tussen goed en foutgeparkeerde fietsen. Goed geparkeerde fietsen staan op aangegeven fietsparkeerplekken, waarbij er per fietsenrek niet meer fietsen staan dan de berekende capaciteit. Er zijn totaal 384 fietsparkeerplaatsen beschikbaar (zie bijlage III), waarvan er 117 bij AH (noordoost) en 267 op de Gooilandsingel gesitueerd zijn. Op de Gooilandsingel zijn deze plaatsen verdeeld over 3 locaties. Onderstaand schema geeft een overzicht van het aantal getelde fietsen per meetmoment en de verhouding tussen goed en fout geparkeerde fietsen.

Uit de tabel valt af te lezen dat er gemiddeld 495 fietsen geparkeerd staan op en rondom Zuidplein. Daarvan stond ruim gemiddeld 61% op daarvoor bestemde plekken geparkeerd en bijna 39% daarbuiten. Dit lijkt geen verband te houden met de totale parkeerdruk op het desbetreffende moment. De meeste fietsen zijn geteld in de tijdslots tussen 14:00 en 17:00 uur.

Datum	Dag	Tijdslot	Totaal aantal fietsen	Goed geparkeerd	%	Fout geparkeerd	%
22-nov	Donderdag	14:00-15:00	586	339	57,8	247	42,2
22-nov	Donderdag	16:00-17:00	570	375	65,8	195	34,2
22-nov	Donderdag	17:00-18:00	509	311	61,1	198	38,9
23-nov	Vrijdag	09:00-10:00	517	332	64,2	185	35,8
24-nov	Zaterdag	11:00-12:00	462	287	62,1	175	37,9
26-nov	Maandag	08:00-09:00	378	241	63,8	137	36,2
27-nov	Dinsdag	13:00-14:00	407	203	49,9	204	50,1
28-nov	Woensdag	10:00-11:00	477	292	61,2	185	38,8
28-nov	Woensdag	12:00-13:00	465	296	63,7	169	36,3
02-dec	Zondag	15:00-16:00	580	360	62,1	220	37,9
Gemiddeld			495	304	61,2%	191	38,8%

Figuur 9 Inventarisatie goed en fout geparkeerde fietsen



Figuur 10 Informele geparkeerde fietsen op verschillende locaties op en rondom Zuidplein (2018)

Fietsgebruik: Survey data

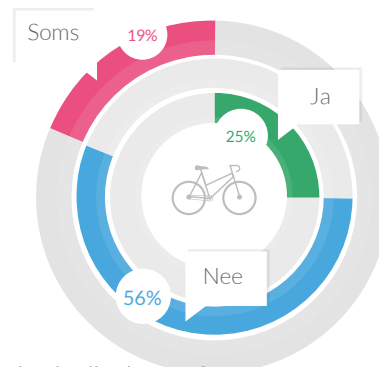
Een kwart van de respondenten (25%) gebruikt de fiets dagelijks. Het merendeel van de respondenten geeft echter aan niet iedere dag een fiets te gebruiken (56%) en de overige 19% gebruikt in periodes dagelijks en fiets. Redenen om wel iedere dag een fiets te gebruiken betreffen praktisch nut t.o.v. het OV, gezondheid, of kosten. Daarnaast benoemen respondenten plezier m.b.t. fietsen, of de mogelijkheid om snel een bus- of metrostation te bereiken. Redenen om niet iedere dag een fiets te gebruiken hangen vooral samen met persoonlijke voorkeur. Een deel van de respondenten (8%) heeft een lichamelijke beperking of handicap waardoor fietsen niet mogelijk is. Reisafstand wordt tevens als beperking genoemd. Twintig personen geven aan dat hun fiets defect of gestolen is waardoor zij er geen gebruik meer van kunnen maken. Een aantal respondenten geeft aan niet te kunnen fietsen omdat zij dit nooit geleerd hebben.

Bij 63% van de respondenten zou het beschikken over een elektrische fiets er niet toe leiden dat zij vaker een fiets gebruiken. Bij 24% van de respondenten is dit wel het geval en de overige 13% geeft aan in dit geval misschien vaker de fiets te gebruiken.

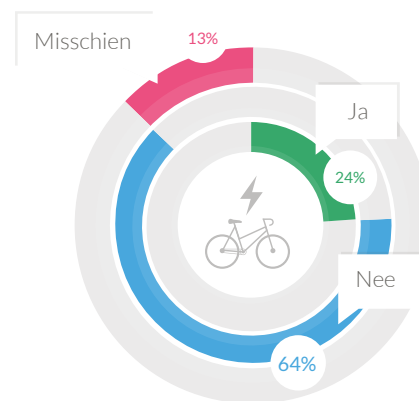
Over het onderwerp deelfietsen zijn de respondenten erg verdeeld: 42% van de respondenten is voorstander, 36% is tegenstander en 22% heeft hierover geen mening. Voorstanders noemen de positieve impact op het milieu. Tegenstanders van deelfietsen geven aan dat zij liever een eigen fiets bezitten, of dat deelfietsen zorgen voor overlast doordat zij vaak fout geparkeerd worden.

“Deelfietsen zorgen voor overlast, omdat deze vaak fout geparkeerd worden, dat maakt de stad lelijk.”

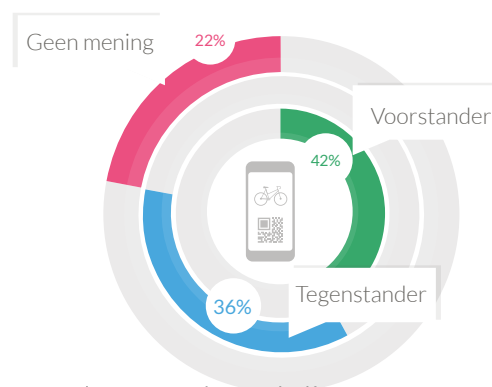
– man, 19 jaar oud



i) Gebruikt elke dag een fiets



ii) Zou vaker de fiets gebruiken als hij/zij beschikking had over een elektrische fiets



iii) Is voorstander van deelfietsen

Figuur 11 Fietsgebruik

OV SNELLER/MAKKELIJKER
 NIET NODIG IEDERE DAG (VERPLAATSING)
 LICHAMELIJKE BEPERKING OF EEN HANDICAP
PERSOONLIJKE VOORKEUR
 GEEN FIETS/ FIETS KAPOT
WEER TE VER KAN NIET FIETSEN
 DE INFRASTRUCTUUR VOOR DE FIETS VOELT ONVEILIG

Figuur 12 'Wat is de reden dat u uw fiets niet elke dag gebruikt?'

SNELLER DAN LOPEN
 GEZOND
 FIETSEN NAAR DE BUS/METRO PRAKTISCHER DAN AUTO
FIETS PRAKTISCHER DAN OV
 DE FIETS IS EEN GOEDKOOP VERVOERSMIDDEL
 BETER VOOR KLIMAAT
LEUK

Figuur 13 'Wat is de reden dat u uw fiets elke dag gebruikt?'

Smart survey

Met de smart survey zijn 333 reizigers en passanten op Zuidplein geïnterviewd over de overstapbeleving en het fietsgebruik bij Rotterdam Zuidplein.

Reisgegevens

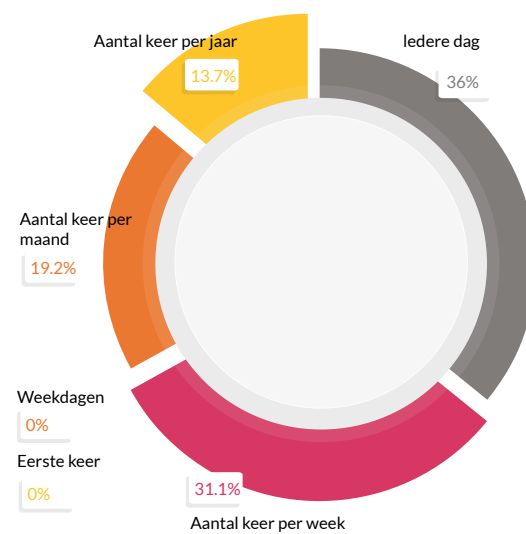
De meeste respondenten geven aan het gebied iedere dag te bezoeken (36%) of een aantal keer per week (31%); 19% van de respondenten is een aantal keer per maand in het gebied en de overige 14% een aantal keer per jaar. Eenderde van de respondenten heeft Zuidplein als eindbestemming, tweederde reist door.

Onderstaande schema's geven een overzicht van de modaliteit waarmee respondenten op Zuidplein aankomen en vertrekken. Opvallend is het hoge aantal reizigers dat gebruik maakt van de bus. Dit zou kunnen worden verklaard door de toegepaste onderzoeksmethodiek. Bij bus- en metrohalte is een redelijke kans aanwezig dat reizigers moeten wachten op een overstap, en dientengevolge tijd wil vrijmaken voor het onderzoek.

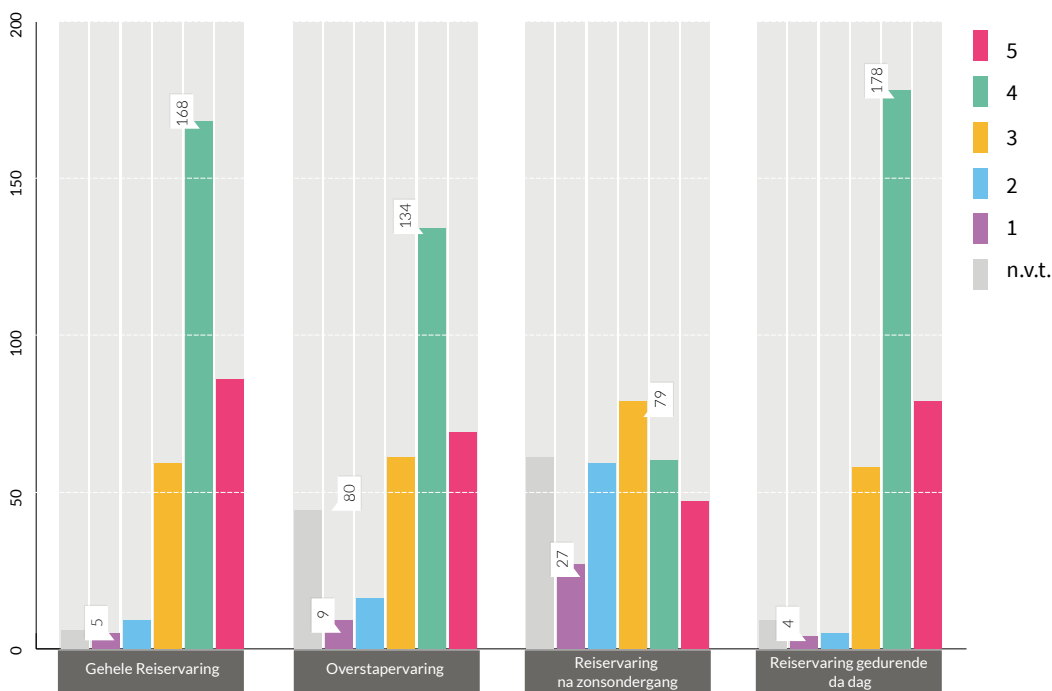
Reiservaring

De algehele reiservaring, reiservaring gedurende de dag, reiservaring na zonsondergang en de overstapervaring zijn door de respondenten beoordeeld op een schaal van 1 tot 5. Het cijfer 1 stond daarbij voor 'heel slecht'

en 5 voor 'heel goed'. De respondenten beoordeelden de algehele reiservaring gemiddeld met een 3,9. Reizen overdag werd tevens gewaardeerd met een 3,9 terwijl reizen na zonsondergang met een 2,6 gemiddeld werd beoordeeld. De overstapervaring werd beoordeeld met het gemiddeld cijfer 3,3.

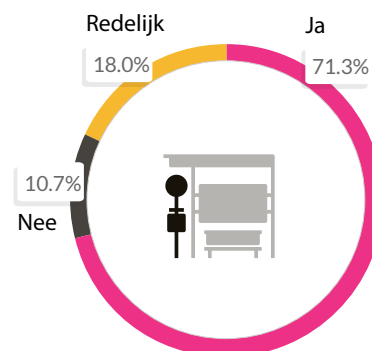


Figuur 14 Frequentie bezoek Zuidplein



Figuur 15 Beoordeling reiservaring

Opvallend is dat bij alle drie de categorieën 'gehele reiservaring', 'reiservaring gedurende de dag' en 'overstapervaring' het cijfer 4 het meeste werd gegeven (168, 178 en 134 maal). Daarna scoorden met enige afstand de cijfers 5 en 3 het hoogste. Dit in tegenstelling tot de beoordeling van 'reiservaring na zonsondergang'. In die categorie was de verdeling van cijfers op de schaal erg gelijkmatig. Een verklaring hiervoor is het lagere aantal bezoekers dat 's avonds en 's nachts reist. Veel respondenten merkten dit op, maar benoemden daar verschillende oorzaken voor. Een deel van de respondenten gaf aan dat zij reizen na zonsondergang fijner vinden dan reizen overdag, doordat er dan over het algemeen minder reizigers zijn en de kans op een zitplaats in het openbaar vervoer groot is. Een ander deel van de respondenten gaf juist aan dat het lagere aantal reizigers en voorbijgangers 's nachts hen een onveilig gevoel gaf. Tot slot werd ook regelmatig genoemd dat het openbaar vervoer na zonsondergang minder frequent rijdt, waardoor reizen en wachten langer duurt en dus minder prettig is dan overdag.



i) Vindt de bewegwijzering op Zuidplein duidelijk

Gebruik stationsgebied

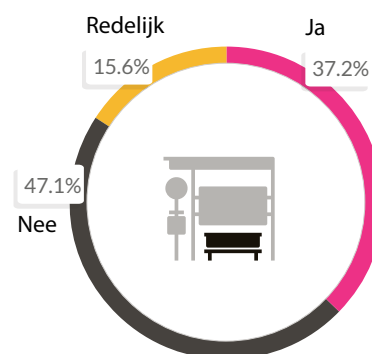
Gemiddeld verblijven de respondenten 45 minuten in of rondom Zuidplein (werk gerelateerde activiteiten niet meegeteld). Voorbeelden van activiteiten zijn winkelen, overstappen of het bezoeken van horeca. Onder de respondenten is de meest genoemde verblijfsduur 10 minuten. In totaal gaf 59% van de respondenten aan 15 minuten of minder op Zuidplein door te brengen en gaf 71% van de respondenten aan 30 minuten of minder door te brengen op Zuidplein.

Het stationsgebied is over het algemeen goed bereikbaar: 73% van de respondenten heeft geen problemen met de bereikbaarheid, 6% een beetje en 21% heeft hier wel problemen mee.

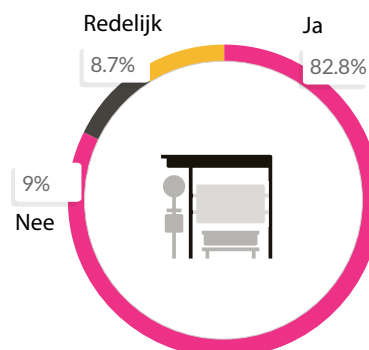
De bewegwijzering op Zuidplein is voor 71% van de respondenten duidelijk. Voor 18% van de respondenten is de bewegwijzering redelijk duidelijk, en voor 11% is deze niet duidelijk.

Er is onder de respondenten verdeeldheid over het benodigde aantal zitplaatsen in het stationsgebied: 37% van de respondenten is tevreden met het aantal zitplaatsen op dit moment, 16% is redelijk tevreden, en 47% van de respondenten is ontevreden.

Opmerkelijk veel respondenten zijn tevreden met de hoeveelheid overdekte ruimte in het stationsgebied (82%). Van de overige 11% is de ene helft redelijk tevreden en de andere helft was niet tevreden.



ii) Vindt dat er voldoende zitplaatsen zijn in het stationsgebied



iii) Vindt dat er voldoende overdekte plaatsen zijn in het stationsgebied

Figuur 16 Gebruiksvriendelijkheid stationsgebied

Uitstraling stationsgebied

Over de uitstraling van het platform (niveau +2), busstation (maaiveld, niveau 0) en de tussenruimte (niveau +1) waren de respondenten over het algemeen (redelijk) tevreden (Fig 18). Er waren weinig respondenten echt ontevreden, maar uit de reacties van de respondenten was duidelijk dat er niet veel enthousiasme was over de omgeving.

Over het platform was 43% van de respondenten tevreden, 25% redelijk tevreden en 32% niet tevreden. Opmerkingen over de uitstraling van het platform betroffen vaak de grijsheid en grauwheid van de materialisatie. Er blijkt een behoefte aan opfleuring en meer kleur. Daarnaast is het gebied volgens veel respondenten toe aan vernieuwing, zij noemen de uitstraling van het gebied nu ouderwets. Ook vallen de worden kaal en kil, lelijk, saai en onvoldoende verlicht redelijk vaak. Tot slot is er een mogelijkheid voor verbetering in het onderhoud van het platform, er is nu te vaak rommel en dat mag schoner. Er is echter ook een grote groep respondenten die de uitstraling van het platform zoals deze nu is prima vinden. Een deel van hen geeft aan dat dit is omdat zij het zo gewend zijn.

“Vroeger was het indrukwekkend, nu is er minder publiek”

– man, 77 jaar oud

“Niet het mooiste, maar het is functioneel”

– man, 19 jaar oud.

Over de uitstraling van het busstation heerst over het algemeen een redelijke tevredenheid: 46% van de respondenten gaf aan tevreden te zijn, 25% was redelijk tevreden en 29% van de respondenten was ontevreden. Als verbeterpunten noemden de respondenten dat er meer verlichting mag komen en meer natuurlijk daglicht, dat er goed schoongemaakt moet worden, goed onderhoud gepleegd moet worden, en dat het station wat moderner gemaakt kan worden modernisering van het station. Ook werden er veel opmerkingen gemaakt over de ongezelligheid van het station. Een aantal keer wordt in dit kader het neerzetten van planten genoemd.

“Het nodigt niet uit tot gezellig zitten”

– man, 77 jaar oud

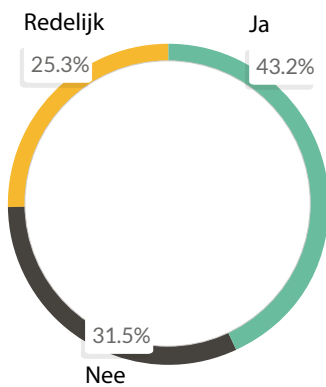
“Ongezellig, geen leuke plek om te staan”

– vrouw, 56 jaar oud

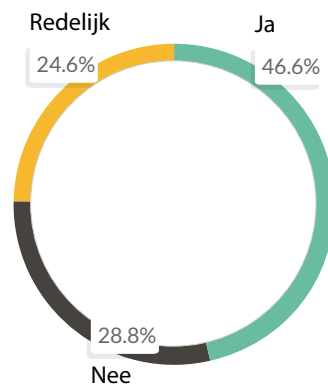
De tussenruimte scoorde het hoogste op tevredenheid. De tussenruimte beslaat alle fysieke ruimte tussen de bus perrons en metrostation perrons. Over de tussenruimte was 61% van de respondenten tevreden en 17% van de respondenten redelijk tevreden; 22% van de respondenten is ontevreden. Velen vinden het prima zoals het nu is, de voornaamste kritiek is dat het gebied wat ‘saai’ is. •



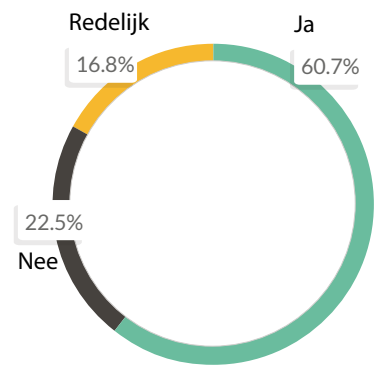
Figuur 17 Busperrons op Zuidplein



i) Is tevreden met de uitstaling van het metrostation perron (niveau +2)



ii) Is tevreden met de uitstaling van het busstation (maaiveld, niveau +0)



iii) Is tevreden met de uitstaling van de tussenruimte (niveau +1)

Figuur 18 Uitstraling van het stationsgebied

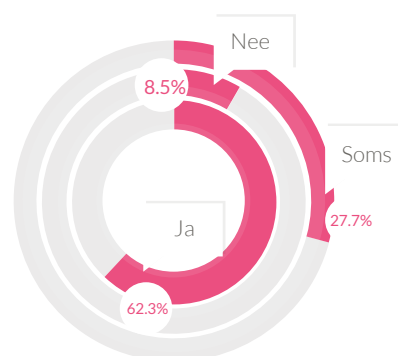
Veiligheid

Circa 62% van de respondenten geeft aan zich veilig te voelen bij station Zuidplein. Bij 29% van de respondenten is dit soms en de overige 9% geeft aan zich niet veilig te voelen. Respondenten die zich veilig voelen bij Zuidplein geven voornamelijk als reden dat er voldoende voorbijgangers zijn in het gebied. Ook wordt vaak genoemd dat er weinig overlast is en dat er voldoende camera's zijn. Respondenten die zich onveilig voelen bij Zuidplein noemen onvoldoende politietoezicht, de aanwezigheid van vreemde personen, en het ontbreken van voorbijgangers als reden. Vooral zwervers, hangjongeren en 'ongure types' worden genoemd in dit kader. Opmerkelijk vaak werd door de respondenten genoemd dat zij zich bij Zuidplein 's avonds of 's nachts beduidend minder veilig voelen dan overdag.

Wat opvalt is het verschil tussen mannen en vrouwen m.b.t. ervaren veiligheid. Van de mannelijke respondenten voelde 79% zich veilig bij Zuidplein, terwijl

dit bij de vrouwen slechts 48% was. Daarbij voelt 15% van de mannen zich soms onveilig, dit is bij de vrouwen 42%. Leeftijd lijkt niet van invloed te zijn op ervaren veiligheid. Tussen verschillende leeftijdscategorieën werden geen noemenswaardige verschillen gevonden.

Voelt u zich hier veilig?



Figuur 19 Perceptie van een veiligheid door de respondenten

4. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Dit onderzoek betreft een nulmeting naar de overstapbeleving en het fietsgebruik op Rotterdam Zuidplein. Het onderzoek is een aanvulling op het in 2017 gepubliceerde rapport *Gebruik en waardering van de buitenruimte in Hart van Zuid*. Op basis van de resultaten uit dit onderzoek zijn enkele conclusies getrokken en aanbevelingen geformuleerd.

Conclusie

Uit de analyse van de kwalitatieve en kwantitatieve data over het fietsgebruik bij Zuidplein kan het volgende worden geconstateerd:

- Er zijn onvoldoende fietsparkeerplekken aanwezig bij Zuidplein.
- Er lijkt geen verband te zijn tussen de parkeerdruk op een bepaald moment en het aantal foutgeparkeerde fietsen.
- Er zijn totaal 384 fietsparkeerplaatsen beschikbaar (zie bijlage III), waarvan er 117 bij AH (noordoost) en 267 op de Gooilandsingel gesitueerd zijn. Op de Gooilandsingel zijn deze plaatsen verdeeld over 3 locaties.
- Tussen 14:00 en 17:00 is de behoefte aan fietsparkeerplekken (586 fietsen) het grootst.
- 25% van de respondenten gebruikt iedere dag een fiets.
- Redenen voor fietsgebruik betreffen het praktisch nut t.o.v. het OV, gezondheid, of kosten.
- Redenen om geen fiets te gebruiken hangen vooral samen met persoonlijke voorkeur, fysieke gesteldheid en reisafstand.
- Voor bijna een kwart van de respondenten zou het beschikken over een elektrische fiets ertoe leiden dat zij vaker een fiets gebruiken.

Uit de analyse van de kwalitatieve en kwantitatieve data uit de smart survey kon het volgende worden geconstateerd:

- Het OV-station Zuidplein scoort op functionaliteit hoger dan op uiterlijke kenmerken. Er is behoefte aan verfraaiing en vernieuwing van de omgeving. Ook moet het onderhoud beter.
- De bereikbaarheid van het stationsgebied, de bewegwijzering en de hoeveelheid overdekte ruimte zijn voldoende voor de meeste respondenten.
- Er zijn meer zitplaatsen nodig op station Zuidplein.
- Reizen na zonsondergang werd lager beoordeeld dan de algehele reiservaring, reizen overdag en de overstapervaring.
- Een klein aantal reizigers en voorbijgangers heeft een onveilig gevoel.
- De ervaren veiligheid op OV-station Zuidplein is vooral 's nachts onvoldoende.

Doel van de gebiedsontwikkeling Hart van Zuid is het creëren van meer ruimte voor de voetganger en verbetering van verblijfskwaliteit, om te zorgen voor een aangename verblijf in het gebied, een langere verblijfsduur en meer economische spin-off. Daarbij dient op Zuidplein de kwaliteit van de overstapbeleving te worden verbeterd en is het doel om fietsgebruik te stimuleren.

Op dit moment is de verblijfskwaliteit nog niet dusdanig hoog dat bezoekers en reizigers lang in het gebied verblijven. Zowel de gebouwde omgeving als de veiligheid en het onderhoud in het gebied moeten verbeterd worden zodat reizigers in de toekomst prettiger voor

langere tijd op Zuidplein kunnen en willen verblijven. Aandachtspunten zijn onduidelijkheid overs- en een tekort aan fietsparkeerplekken, de uiterlijke kenmerken van Zuidplein, een tekort aan zitplaatsen en de veiligheid op Zuidplein na zonsondergang. Hiervoor zijn fysieke aanpassingen gedaan wenselijk, evenals programmatische aanpassingen en aanpassingen in het beheer.

Aanbevelingen

Om de gebruikerservaring op OV-station Zuidplein te verbeteren en het fietsgebruik te stimuleren, vergent het aanbeveling een geïntegreerd en gelaagd vernieuwingsproces te starten. Interventies zijn vereist op zowel het gebied van de fysieke ruimte, programmering, veiligheid en beheer. Op zichzelf staande interventies om de verblijfskwaliteit te verbeteren zijn hiervoor onvoldoende. De ruimtelijke ervaring van een reiziger of bezoeker op Zuidplein wordt gevormd door vele verschillende factoren. Deze factoren kunnen elkaar en de gebruikerservaring op een positieve of negatieve manier beïnvloeden. Een transformatie van de fysieke kenmerken van het station allen zal niet voldoende zijn om de door gebruikers ervaren veiligheids- of beheerproblemen aan te pakken. Dit kan mogelijk leiden tot een langere verblijfsduur, wat zich mogelijk vertaalt in meer economische spin-off.

De ruimtelijke kwaliteit van het stationsgebied is hierbij een belangrijke aandachtspunt. Hoewel het gebied goed scoort op functionaliteit, heeft het fysieke uiterlijk van het station een update nodig. Interventie mogelijke: meer reflecterende oppervlakken gebruiken om natuurlijk daglicht door te laten naar het platform en de tussenruimte, meer beplanting toevoegen, meer zitplaatsen aanbieden etc. Verder staan geparkeerde fietsen verspreid over verschillende locaties rondom het station, op zowel formele als informele fietsparkeerplaatsen. Dit zorgt niet alleen voor een rommelige aanblik, maar is ook lastig voor fietsgebruikers. Het verdient aanbeveling om alle fietsparkeerplaatsen in één centraal gelegen gebied te concentreren. Dit is gunstiger voor gebruikers, vergroot de zichtbaarheid van de fietsparkeerplaats en biedt tevens gemakkelijke toegang tot huurfietsen. Daarnaast maakt een centrale fietsparkeerplaats het eenvoudiger om ondersteunende voorzieningen voor fietsgebruikers aan te bieden. Voorbeelden van voorzieningen zijn fietsreparatie, huur van gedeelde fietsen, huur van gedeelde elektrische fietsen, oplaadpunten voor elektrische fietsen en bewaking van gestalde fietsen. Deze ondersteunende voorzieningen kunnen ook als prikkels dienen om het fietsgebruik te stimuleren.

Het huidige plan van de contractpartij biedt een parkeerfaciliteit met 600 plaatsen (met mogelijkheid tot uitbreiding) en een tweede parkeerfaciliteit ten noorden van het busstation met 150 plaatsen. Samen levert dit een totaal op van 750 parkeerplaatsen. Op basis van de onderzoeksdata in dit rapport lijkt dat voldoende te zijn: in het veldonderzoek is een maximaal aantal van 586 bezette plaatsen geteld. Het is van belang op te merken dat Rotterdam Blaak, een metrostation en OV-knooppunt met dagelijks 29.685 metroreizigers, een parkeerfaciliteit heeft van 950 plaatsen¹. Metrostation en OV-knooppunt Zuidplein telt echter meer reizigers dan station Blaak: 39940 metroreizigers op een gemiddelde werkdag (bijlage IV figuur B). Hoewel 750 parkeerplaatsen per jaar voldoende of zelfs ruim lijkt voor de Zuidplein OV-knoop, is het op basis van dit onderzoek onvoorspelbaar of dit aantal in werkelijkheid zal voldoen. Het is mogelijk dat de fietscultuur van Rotterdam Zuid in de toekomst verandert.

Op dit moment zijn er twee formele parkeerfaciliteiten beschikbaar voor klanten van Albert Heijn: 50 plekken dicht bij de ingang (AH PP1) en 117 plaatsen op 100 meter van de ingang (AH PP2). In het plan van de contractpartij wordt de parkeerfaciliteit met 117 plaatsen behouden (zie Bijlage III). Het gedragspatroon van parkeren, waargenomen tijdens het veldwerk, geeft echter aan dat gebruikers de voorkeur geven aan AH PP1, zelfs als de maximale capaciteit bereikt is en er meer parkeerruimte beschikbaar is bij AH PP2 (zie Bijlage IV figuur C1 en C2). Het is aan te raden om AH PP1 aan te passen.

Verder zullen programmatische veranderingen ook bijdragen aan de verbetering van de gebruikerservaring. Het introduceren van programma's als een dagelijkse of wekelijkse markt op Zuidplein, of het aanbieden van gedeelde werkplekken voor studenten, kleine bedrijven, ondernemers, etc., kan bijdragen aan de vitaliteit van het station. Dit type programmatische veranderingen gaan gepaard met ruimtelijke transformatie en voegen ook waarde toe aan het algemene fysieke uiterlijk van het OV-station. Het is daarnaast belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen in de omgeving van het station (bijvoorbeeld het Zwemcentrum Rotterdam, het Kunstenpand) programmatische verbindingen hebben naar het station. Dit kan bijvoorbeeld zijn in de vorm van wisselende openbare kunstinstallaties, informatieloketten, etc. Dit maakt de ontwikkelingen in de omgeving van het stationsgebied zichtbaarder voor gebruikers van het station en vergroot mogelijk de waardering voor OV station Rotterdam Zuidplein. •

1 <https://www.rotterdam.nl/locaties/fietsenstalling-blaak/>

Bijlage I: Enquête vragenlijst

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

Hart van Zuid 2018
* Required

1. Naam van interviewer *

2. Geslacht *

Mark only one oval.

☐ M

☐ V

☐ Other: _____

3. Postcode

4. Wat is uw moedertaal? *

5. Wat is uw geboortjaar?

6. Heeft u een mobiliteitsbeperking? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

7. Hoe vaak komt u in dit gebied? *

Mark only one oval.

☐ Iedere dag

☐ Aantal keer per week

☐ Aantal keer per maand

☐ Aantal keer per jaar

8. Is Zuidplein uw eindbestemming? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

<https://docs.google.com/forms/d/1QpYbUQk3gFvUjGdGOK3Gd7ur7hYkwr7v00F5wvdt> 1/7

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

9. Hoe bent u hier gekomen? *

Check all that apply.

☐ Auto

☐ Bus

☐ Metro

☐ Fiets

☐ To voel

☐ Scootmobiel

☐ Bromfiets/scooter

☐ Motor

☐ Other: _____

10. Hoe vertrekt u vanaf hier?

Check all that apply.

☐ Auto

☐ Bus

☐ Metro

☐ Fiets

☐ To voel

☐ Scootmobiel

☐ Bromfiets/scooter

☐ Motor

☐ Other: _____

Reiservaring

11. Hoe beoordeelt u uw gehele reiservaring? *

0 - niet | 1 - slecht | 2 - matig | 3 - redelijk | 4 - goed | 5 - zeer goed

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

12. Hoe beoordeelt u uw overstapervaring? *

0 - niet | 1 - slecht | 2 - matig | 3 - redelijk | 4 - goed | 5 - zeer goed

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

<https://docs.google.com/forms/d/1QpYbUQk3gFvUjGdGOK3Gd7ur7hYkwr7v00F5wvdt>

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

13. Hoe beoordeelt u uw reiservaring na zonsondergang? *

0 - niet | 1 - slecht | 2 - matig | 3 - redelijk | 4 - goed | 5 - zeer goed

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

14. Hoe beoordeelt u uw reiservaring gedurende de dag? *

0 - niet | 1 - slecht | 2 - matig | 3 - redelijk | 4 - goed | 5 - zeer goed

Mark only one oval.

0 1 2 3 4 5

☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

15. Gebruikt u elke dag een fiets? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Soms

16. Wat is de reden dat u uw fiets niet elke dag gebruikt?

Overlaan als het antwoord 'ja' was bij vraag 15.

Check all that apply.

☐ Persoonlijke voorkeur

☐ Lichamelijke beperking of een handicap

☐ Het is lastig om een parkeerplek voor de fiets te vinden

☐ De infrastructuur voor de fiets voelt onveilig

☐ Other: _____

17. Wat is de reden dat u uw fiets elke dag gebruikt?

Overlaan als het antwoord 'nee' was bij vraag 15.

Check all that apply.

☐ Ik vind fietsen leuk

☐ De fiets is een goedkoop vervoersmiddel

☐ Fietsen is gezond

☐ Fietsen is beter voor het klimaat

☐ De fiets is praktischer dan het openbaar vervoer

☐ Other: _____

18. Zou u vaker de fiets gebruiken als u de beschikking had over een elektrische fiets?

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Misschien

☐ Nee

☐ Other: _____

<https://docs.google.com/forms/d/1QpYbUQk3gFvUjGdGOK3Gd7ur7hYkwr7v00F5wvdt> 3/7

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

19. Bent u een voorstander van deelfietsen? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Geen mening

20. Ligt u antwoord toe

Overlaan als het antwoord 'ja' was bij vraag 17.

Check all that apply.

☐ Bezit lever een eigen fiets

☐ Deelfietsen zorgen voor overlast, omdat deze vaak fout geparkeerd worden

☐ De deelfiets past niet binnen de Nederlandse fietscultuur

☐ Bij mij in de buurt is er geen deelfietsen systeem

☐ Other: _____

Ervaring van de openbare ruimte

21. Hoe lang (minuten) verblijft u gemiddeld per keer in de omgeving van het stationsgebied? (niet-werkgerelateerde activiteiten) *

22. Is de bewegwijzering op Zuidplein duidelijk?

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Redelijk

23. Heeft u problemen met de bereikbaarheid van het stationsgebied? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Een beetje

24. Zijn er voldoende zitplaatsen in het stationsgebied? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Redelijk

25. Zijn er voldoende overdekte plaatsen in het stationsgebied? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Redelijk

<https://docs.google.com/forms/d/1QpYbUQk3gFvUjGdGOK3Gd7ur7hYkwr7v00F5wvdt>

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

26. Bent u tevreden met de uitstraling van het stationsplatform? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Radelijk

27. Licht uw antwoord toe

28. Bent u tevreden met de uitstraling van het busstation? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Radelijk

29. Licht u antwoord toe

30. Bent u tevreden met de uitstraling van het overstapgebied? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Nee

☐ Radelijk

31. Licht u antwoord toe

<https://www.google.com/forms/e/10qpr5u00kmgfsl3a050K3SGc7un7y3aR7w00F5ue8t>

5/7

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

32. Zou u een voorstander zijn van een dagelijkse markt bij Zuidplein? *





Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Machien

☐ Nee

☐ Geen mening

☐ Other: _____

Veiligheid

<https://www.google.com/forms/e/10qpr5u00kmgfsl3a050K3SGc7un7y3aR7w00F5ue8t>

5/7

12/14/2018 Hart van Zuid 2018

33. Voelt u zich hier veilig? *

Mark only one oval.

☐ Ja

☐ Soms

☐ Nee

34. (Indien 'ja' of 'soms') toelichting

Check all that apply:

☐ Voldoende politie-toezicht

☐ Voldoende camera's

☐ Voldoende voorbijgangers

☐ Weinig overlast

☐ Gebied is overzichtelijk

☐ Other: _____

35. (Indien 'nee' of 'soms') toelichting

Check all that apply:

☐ Onvoldoende politie-toezicht

☐ Onvoldoende camera's

☐ Onvoldoende voorbijgangers

☐ Veel overlast

☐ gebied is onoverzichtelijk

☐ Other: _____

[Contact] gegevens

Optional.

36. Mogen wij u in de toekomst benaderen voor eventueel aanvullend onderzoek? *

Telefoonnummer/E-mailadres en Naam *

Mark only one oval.

☐ Nee

☐ Other: _____

Powered by

 Google Forms

Bijlage II: Vergelijking resultaten

Geslacht

		%
V	177	53.15
M	156	46.85
Total	333	100

Leeftijd

		%
10-19 years	76	25.59
20-29 years	76	25.59
20-39 years	32	10.77
40-49 years	24	8.08
50-59 years	25	8.42
60-69 years	28	9.43
70-79 years	30	10.1
80-89 years	5	1.68
90-100 years	1	0.34
Total	297	100

Heeft u een mobiliteitsbeperking?

		%
Ja	26	7.81
Nee	307	92.19
Total	333	100

Moedertaal

		%
Turks	7	2.13
Surinaams	8	2.43
Spaans	4	1.22
Antilliaans	4	1.22
Pools	3	0.91
Portugees	3	0.91
Somaans	1	0.3
Pashto	1	0.3
Papiament	10	3.04
Marokkaans	6	1.82
Nederlands	251	76.29
Kroatisch	2	0.61
Keniaans	1	0.3
Javaans	1	0.3
Italiaans	1	0.3
Indonesisch	3	0.91
Hongaars	1	0.3
Hindoestaans	2	0.61
Hindi	2	0.61
Engels	5	1.52
Bosnisch	3	0.91
Berbers	2	0.61
Arabisch	7	2.13
Azerbeidjaans	1	0.3
Total	329	100

Hoe vaak komt u in dit gebied?

		%
Iedere dag	118	35.98
Weekdagen	0	0
Eerste keer	0	0
Aantal keer per week	102	31.1
Aantal keer per maand	63	19.21
Aantal keer per jaar	45	13.72
Total	328	100

Gebruikt u elke dag een fiets?

		%
Ja	83	24.92
Nee	188	56.46
Soms	62	18.62
Total	333	100

Zou u vaker de fiets gebruiken als u de beschikking had over een elektrische fiets?

		%
Ja	51	23.61
Nee	137	63.43
Mischien	28	12.96
	216	100

Bent u een voorstander van deelfietsen?

		%
Ja	139	41.74
Nee	119	35.74
Geen mening	75	22.52
	333	100

Aankomst Zuidplein

		%
Bus	147	39.52
Metro	131	35.22
Te voet	33	8.87
Auto	27	7.26
Fiets	18	4.84
Tram	6	1.61
Scootmobiel	3	0.81
Service/ vervoer op maat	3	0.81
Trein	2	0.54
Scooter/bromfiets/motor	2	0.54
Total	372	100

Is Zuidplein uw eindbestemming?

		%
Ja	105	32.11
Nee	222	67.89
Total	327	100

Vertrek Zuidplein

		%
Bus	158	45.14
Metro	124	35.43
Te voet	23	6.57
Auto	24	6.86
Fiets	11	3.14
Tram	2	0.57
Scootmobiel	3	0.86
Service/ vervoer op maat	3	0.86
Trein	1	0.29
Scooter/bromfiets/motor	1	0.29
Total	350	100

Wat is de reden dat u uw fiets elke dag gebruikt?

De fiets is een goedkoop vervoersmiddel	12
Fiets praktischer dan ov	31
Gezond	20
Beter voor klimaat	3
Leuk	14
Fietsen naar de bus/metro	11
Praktischer dan auto	1
Sneller dan lopen	7

Wat is de reden dat u uw fiets niet elke dag gebruikt?

Persoonlijke voorkeur	59
Geen fiets/ fiets kapot	20
Lichamelijke beperking of een handicap	29
Te ver	30
Niet nodig iedere dag (verplaatsing)	13
Weer	6
De infrastructuur voor de fiets voelt onveilig	3
kan niet fietsen	7
ov sneller/makkelijker	8
Bus/ov op loopafstand	5

Bent u tevreden met de uitstraling van het stationsplatform?

		%
Ja	144	43.24
Nee	105	31.53
Redelijk	84	25.23
	333	100

Bent u tevreden met de uitstraling van het busstation?

		%
Ja	155	46.55
Nee	96	28.83
Redelijk	82	24.62
	333	100

Bent u tevreden met de uitstraling van het overstapgebied?

		%
Ja	202	60.66
Nee	75	22.52
Redelijk	56	16.82
	333	100

Voelt u zich hier veilig

		%
Ja	206	62.24
Nee	28	8.46
Soms	97	29.31
	331	100

Hoe beoordeelt u uw gehele reiservaring?

0	6	0
1	5	5
2	9	18
3	59	177
4	168	672
5	86	430
	333	1302
		3.9

Hoe beoordeelt u uw overstapervaring?

0	44	0
1	9	9
2	16	32
3	61	183
4	134	536
5	69	345
	333	1105
		3.3

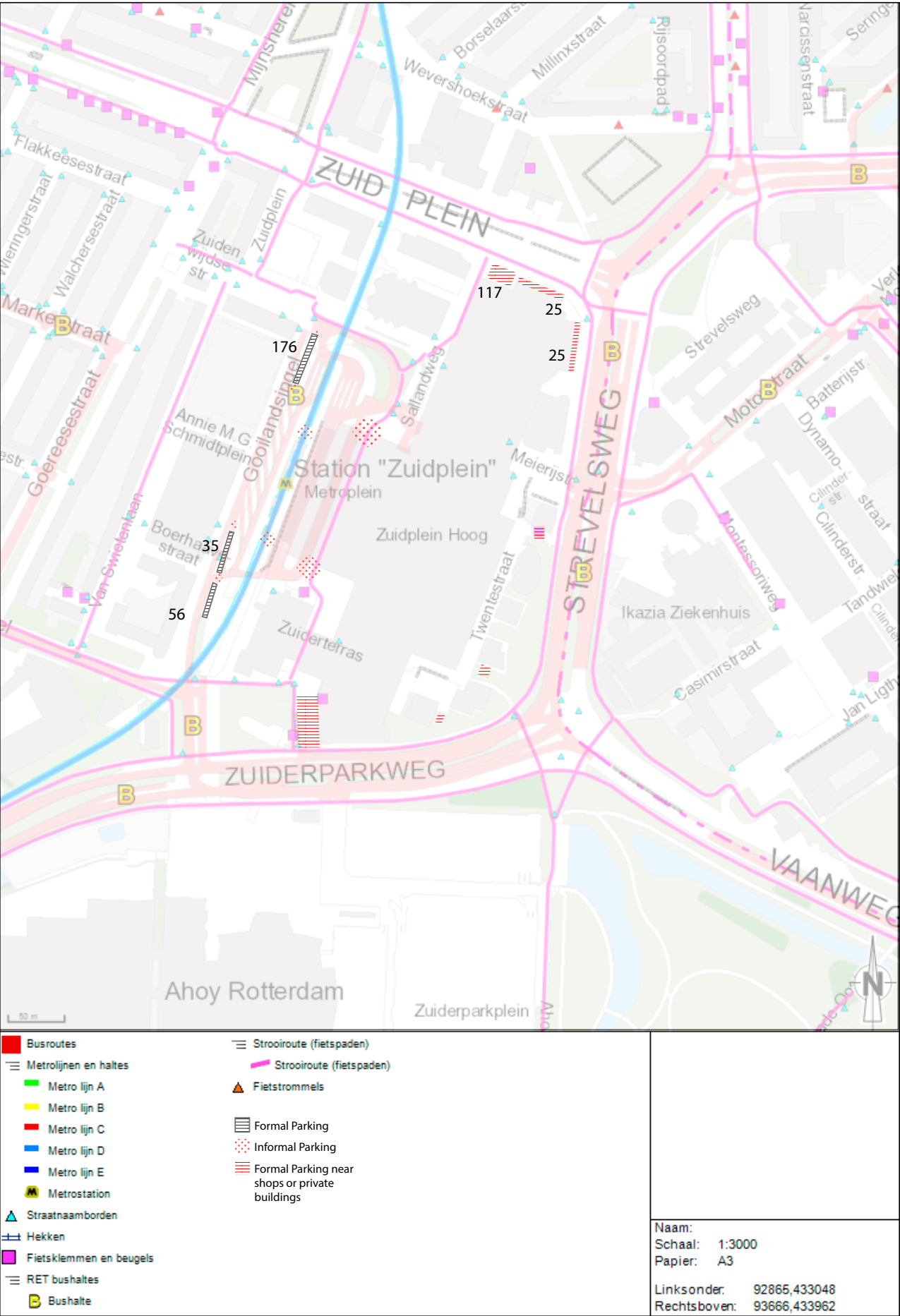
Hoe beoordeelt u uw reiservaring na zonsondergang?

0	61	0
1	27	27
2	59	118
3	79	237
4	60	240
5	47	235
	333	857
		2.6

Hoe beoordeelt u uw reiservaring gedurende de dag?

0	9	0
1	4	4
2	5	10
3	58	174
4	178	712
5	79	395
	333	1295
		3.9

Bijlage III: Fietsenstalling kart



Figuur A Fietsenstalling Zuidplein

Bijlage IV: Extra Fietsgegevens

De top 10 drukste metrostations van Rotterdam

Naam station	Aantal metroreizigers
1. Beurs	128.626*
2. Rotterdam Centraal	48.600
3. Zuidplein	39.940
4. Blaak	29.685
5. Wilhelminaplein	27.546
6. Schiedam Centrum	26.793
7. Kralingse Zoom	26.627
8. Dijkzigt	24.132
9. Capelsebrug	19.175
10. Alexander	18.436

*= in tegenstelling tot de overige stations: inclusief overstappers.

Meetmoment: gemiddelde werkdag november 2018.

Toelichting: Alle cijfers zijn zonder overstappers. Uitzondering betreft Rotterdam Beurs. "Beurs is een overstapstation waar de in- en uitstappers en overstappers alleen gezamenlijk berekend kunnen worden", aldus de RET.

Figuur B Aantal metroreizigers per metrostation

Bronnen:

- <https://www.treinreiziger.nl/cijfers-metro-rotterdam-beurs-is-drukste-metrostation-van-nederland/>
- <https://www.ovbureau.nl/ov-cijfers/dashboard/>



Figuur C1 50 plekken dicht bij de ingang (AH PP1)



Figuur C2 117 plaatsen op 100 meter van de ingang (AH PP2).

COLOFON

Onderzoek

Hart van Zuid 2019
Rotterdam Zuidplein

Onderzoek naar de overstapbeleving en het fietsgebruik in het Hart van Zuid in Rotterdam.

In opdracht van

Gemeente Rotterdam

Team Veldacademie

Otto Trienekens, Selina Abraham, Franka Blok, Odine Labree

Met medewerking van

Jasmijn Moerman, Franka Locadia, Doris Ruigrok, Krista van Lenten, Esmee Rosman, Mara de Smet, Lyon Tegelaar, Elena Trienekens, Pien Hoorweg, Sem Wagenaar, Dewi Sterk, Diede van t' Hof, Daniel Meijering, Thymen van den Bos, Jenny Kwast, Rick van Schellen

Uitvoering

Veldacademie
Waalhaven Oostzijde 1, 3087 BM Rotterdam
info@veldacademie.nl | www.veldacademie.nl

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

©2019, Veldacademie

HART VAN ZUID 2019

Rotterdam Zuidplein

Onderzoek naar de overstapbeleving en het fietsgebruik in het Hart van Zuid in Rotterdam.