

VERSLAG DIGITALE PEILING ZUIDAS

+ Opdrachtgever: Dienst Zuidas

+ 23 januari 2013



EMMA Communicatie
Prinses Mariestraat 36
2514 KG Den Haag
t 070 87 00 460
f 070 34 54 541
info@emmacommunicatie.nl
www.emmacommunicatie.nl

INHOUD

Over EMMA Communicatie	3
Inleiding	4
Bezoekersaantallen	5
Waar komen de bezoekers vandaan?	5
Verhouding direct verkeer/verwijzingsverkeer	6
Vragenlijst	8
Resultaten	10
Opbouw van de respondenten	10
Wat doet u op de Zuidas?	10
Met welk vervoersmiddel komt u naar de Zuidas?	11
Hoe vaak komt u naar de Zuidas?	12
Multiplechoicevragen	12
Functionaliteit vs. sfeer	13
'Ervaring' van de Zuidas	14
korte, krachtige overlast vs langdurige, milde overlast	15
Open vragen	17
Wat waarderen mensen aan de Zuidas?	17
Welke knelpunten moeten worden opgelost?	18
Conclusie	20

Over EMMA Communicatie

EMMA staat voluit voor Experts in Media en Maatschappij. Met een scherp oog voor ontwikkelingen in de netwerksamenleving adviseert EMMA met name overheden (gemeenten, provincies en ministeries) en maatschappelijke organisaties over maatschappelijke thema's. EMMA onderzoekt, adviseert, schrijft en traint.

INLEIDING

Dienst Zuidas wil bewoners, werkenden, passanten en gevestigden betrekken bij de ontwikkeling van de Zuidas. Momenteel wordt in diverse bijeenkomsten gekeken in welke richtingen het gebied zich in de toekomst kan ontwikkelen, nu de A10 in het centrum van de Zuidas onder de grond verdwijnt en het station Zuid wordt aangepast.

Om ook gebruikers te bereiken met wie nog geen contacten zijn in regulier verband, is een digitale peiling ontwikkeld. Deze peiling werd beschikbaar gesteld via een aparte website, www.mijnzuidas.nl. De site is online geweest van 17 december 2012 tot en met 10 januari 2013. In die periode hebben 687 mensen de peiling ingevuld. De Engelse enquête is 12 keer ingevuld. Hiermee is de N groot genoeg om een aantal uitspraken te doen over de voorkeuren van verschillende groepen respondenten.

De digitale peiling had de volgende doelen:

- + stakeholders en gebruikers van de Zuidas betrekken bij toekomstige ontwikkelingen;
- + draagvlak creëren voor de nieuwe ontwikkelingen in het gebied.

Deze doelen – betrokkenheid en draagvlak creëren – kunnen alleen maar worden bereikt als:

- + de resultaten van de peiling helder en breed gecommuniceerd worden aan de deelnemers en overige doelgroepen (liefst voorzien van een reactie van de projectorganisatie);
- + de resultaten zichtbaar en meetbaar worden meegenomen in plan- en besluitvorming.

Het gewenste resultaat is vooraf bepaald. De digitale peiling moest met name een 'kwantificeerbaar' resultaat opleveren dat eenvoudig te 'genereren' zou zijn tot een bruikbaar en communiceerbaar resultaat.

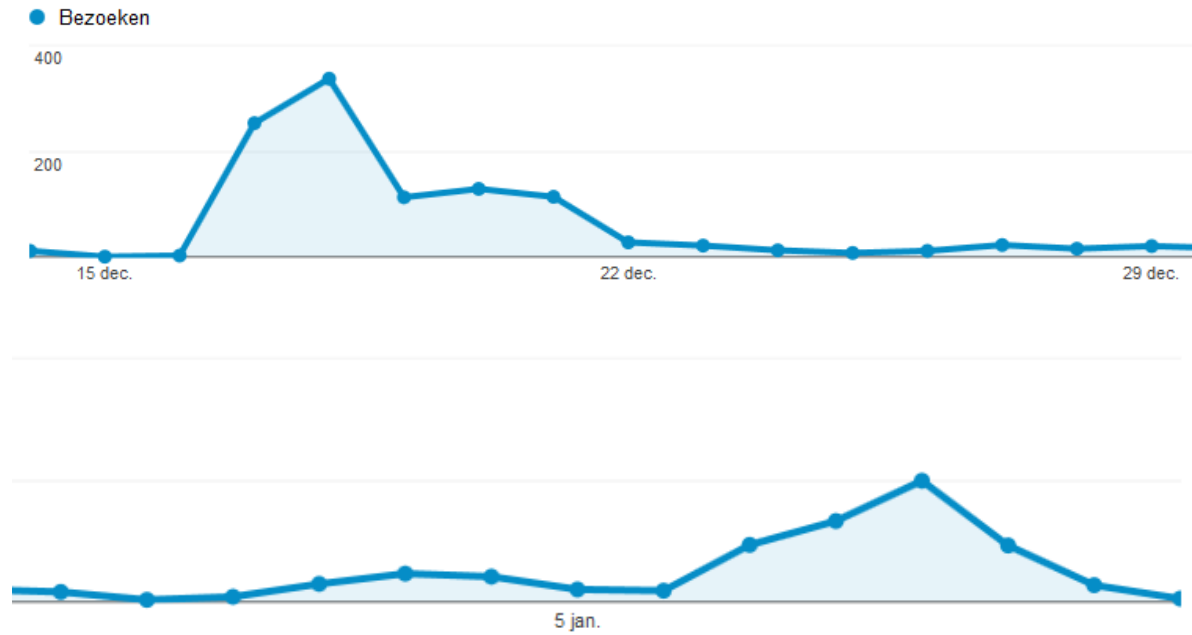
Om de doelgroep te informeren over de digitale peiling, zijn de onderstaande communicatiemiddelen en –momenten ingezet:

- Rond station Amsterdam Zuid zijn flyers uitgedeeld
- Filmpjes over de peiling vertoond op de schermen op het Zuidplein en in het WTC
- Abri's in station Zuid
- Advertentie in het magazine *Hello*
- Nieuwsberichten op de websites van Zuidas, ZuidasDok, Hello Zuidas
- Aan specifieke bewoners/platform/buurtten zijn brieven verstuurd
- Een top-100 van Twitteraars ontving een persoonlijke tweet en ook op LinkedIn en geselecteerde fora zijn bijdragen geplaatst.
- Facebookpagina Dienst Zuidas
- Speciale editie van digitale nieuwsbrief van Dienst Zuidas
- Aan 300 contacten van bedrijven in de Zuidas is gevraagd aandacht te besteden binnen hun bedrijf aan de peiling nieuwsbrieven van ondernemersverenigingen en bewonersorganisaties
- Persbericht verstuurd naar het *Parool* en Stadsblad De Echo

Dit rapport is uitgevoerd door [EMMA Communicatie](#) in opdracht van Dienst Zuidas.

Bezoekersaantallen

Onderstaande grafiek laat de bezoekersaantallen zien per dag in de periode dat de enquête was in te vullen. Er zijn twee pieken zichtbaar: de eerste toen de enquête net was opengesteld en de tweede toen er begin januari nog een eindsprint werd ingezet voor de promotie van de enquête. De website is in totaal 1847 keer bezocht door 1619 bezoekers.

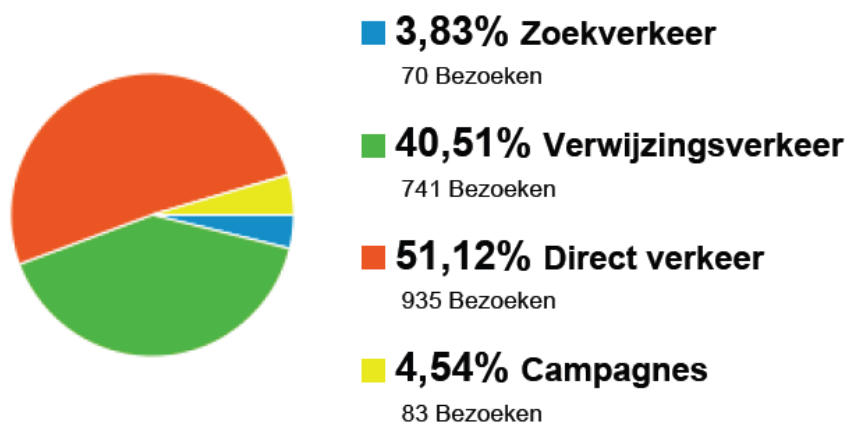


Waar komen de bezoekers vandaan?



Stad	Aantal bezoekers
Amsterdam	1079
Utrecht	82
Almere	55
Amstelveen	36
Rotterdam	35
's-Gravenhage	34
Haarlem	29
Diemen	25
Delft	15
Nijmegen	10
Overig	447

Verhouding direct verkeer/verwijzingsverkeer



Bron verwijzingsverkeer	Aantal bezoekers	Percentage van verwijzingen
parool.nl	186	25,10%
Twitter	113	15,25%
amsterdam.nl	98	13,23%
ovinnederland.nl	65	8,77%
skyscrapercity.com	46	6,21%
wegenforum.nl	29	3,91%
bewonersplatformzuidas.nl	26	3,51%
intranet.amsterdam.nl	21	2,83%
portal.bdn.loc	21	2,83%

linkedin.com	19	2,56%
facebook.com	16	2,16%
zuidasdok.nl	16	2,16%
iba.amsterdam.nl	15	2,02%
intranet	9	1,21%
irenebuurt.nl	8	1,08%
m.facebook.com	5	0,67%
hootsuite.com	4	0,54%
wocbuitenveldert.nl	4	0,54%
zuid.amsterdam.nl	4	0,54%
crm.realworks.nl	3	0,40%

VRAGENLIJST

Aansluiting van station Zuid op de omgeving.

Stelling 1: Het is prettig dat je vanuit station Zuid nu direct de levendigheid van terrassen, winkels en kantoren van Zuidas binnenwandelt. Dat is goed voor de sfeer van Zuidas, en maakt ook het overstappen op trein, metro, tram of bus prettiger.

Stelling 2: We moeten het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk inrichten, liefst zo dicht mogelijk voor de deur van het station. Het is niet erg als de directe omgeving van het station daardoor wat minder sfeer heeft.

Welke stelling spreekt u het meeste aan?

- A. Stelling 1
- B. Stelling 2
- C. Geen mening

Uitstraling van station Zuid

Stelling 1: Een station moet gewoon goed en comfortabel functioneren. Zeker als middelen krap zijn, is het logisch dat prioriteiten niet bij de architectuur liggen.

Stelling 2: Een station is een belangrijk gebouw, dat niet alleen goed moet functioneren, maar ook gezichtsbepalend voor Zuidas is. Ook binnen een krap budget moet extra aandacht zijn voor de vormgeving.

Welke stelling spreekt u het meeste aan?

- A. Stelling 1
- B. Stelling 2
- C. Geen mening

Zicht vanuit de A10 en de trein

Stelling 1: Als je door Zuidas rijdt, wil je dat ervaren. Slechts een stukje van de A10 komt in een tunnel te liggen. Daarbuiten wil je zien waar je bent.

Stelling 2: Bij adequate verkeersnavigatie en reizigersinformatie is contact met de omgeving niet zo belangrijk.

- A. Stelling 1
- B. Stelling 2
- C. Geen mening

Zicht op de A10 en de trein

Stelling 1: De Zuidas ligt aan de A10 en het spoor. Zolang geluidhinder beperkt wordt, mag je deze dynamiek best zien.

Stelling 2: Het is beter als het zicht op de A10 en het spoor zoveel mogelijk afgeschermd wordt. Waar geen tunnel komt, is afscherming door bomen, struiken, of ondoorzichtige geluidschermen gewenst.

- A. Stelling 1
- B. Stelling 2
- C. Geen mening

Bouwoverlast voor het reizen.

Stelling 1: Bouwoverlast is vervelend. Je kunt er beter maar zo snel mogelijk van af zijn. Desnoods moet een weg- of spoorverbinding een periode buiten gebruik genomen worden, zodat het werk sneller klaar is.

Stelling 2: Er valt te leven met beperkte bouwoverlast, zolang tijdens de bouw de bereikbaarheid maar gegarandeerd blijft. Het is begrijpelijk dat de overlast daardoor enkele jaren langer kan duren.

Welke stelling spreekt u het meeste aan?

- A. Stelling 1
- B. Stelling 2
- C. Geen mening

Bouwoverlast voor de omgeving

Stelling 1: Bouwoverlast is vervelend. Je kunt er beter maar zo snel mogelijk van af zijn. Ook als dat betekent dat je gedurende periodes te maken krijgt met flink wat herrie en obstakels.

Stelling 2: Er valt te leven met bouwoverlast, zolang niet alles tegelijk komt. Het is begrijpelijk dat daardoor de overlast enkele jaren langer kan duren.

Welke stelling spreekt u het meeste aan?

- A. Stelling 1
- B. Stelling 2
- C. Geen mening

Open vragen

- + Wat waardeert je nu het meest aan Zuidas?
- + Wat is het belangrijkste knelpunt dat we met deze hele operatie kunnen helpen oplossen?

RESULTATEN

Opbouw van de respondenten

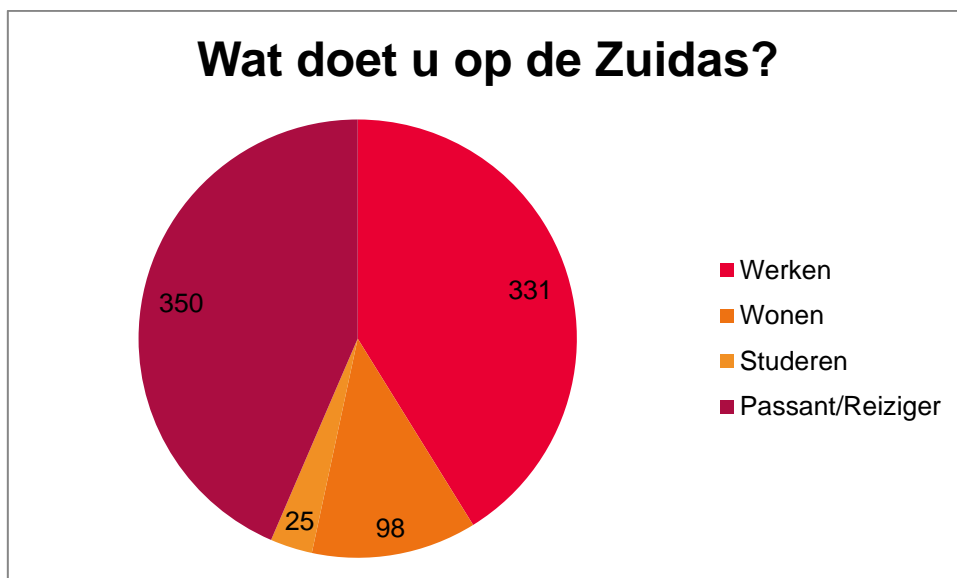
Voordat we de antwoorden die zijn gegeven in de enquête bespreken, is het belangrijk te weten hoe onze groep respondenten eruitziet. In de vragenlijst hebben we gevraagd naar een aantal kenmerken:

- + Wat doet u op de Zuidas?
- + Hoe vaak komt u naar de Zuidas?
- + Met welk vervoersmiddel komt u naar de Zuidas?

WAT DOET U OP DE ZUIDAS?

De grootste twee gebruikersgroepen die gereageerd hebben op de enquête zijn de professionals (N=331) en de passanten/reizigers (N=350). Met een aantal van boven de 300 kunnen we met autoriteit uitspraken doen over de posities van deze twee groepen als het gaat om de dilemma's die hun in de enquête zijn voorgelegd.

Naast deze twee grote groepen heeft de enquête 98 bewoners bereikt en 25 studenten. Dit betekent dat we over bewoners van de Zuidas ook uitspraken kunnen doen, maar alleen als de relatie tussen de afhankelijke variabele (een van de stellingen) en de voorspellende variabele (wel of geen bewoner) sterk is. Een bereik van 25 studenten is te klein om conclusies te kunnen trekken.



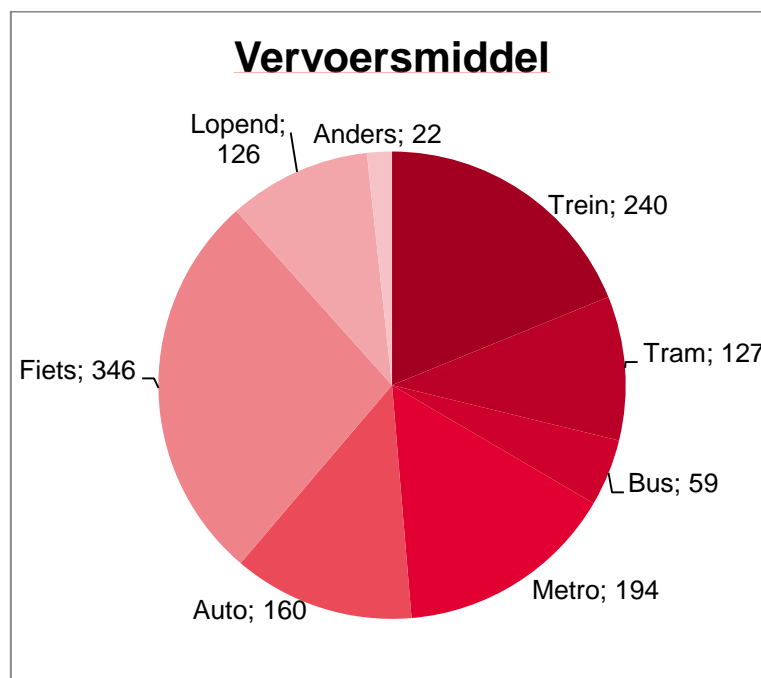
In de enquête konden respondenten meerdere ‘vakjes’ aankruisen op de vraag wat ze doen op de Zuidas. Iemand kan dus aangeven zowel een bewoner van de Zuidas zijn als een professional. Hierdoor is er – zoals de onderstaande tabel laat zien – een overlap tussen de drie groepen. Het is opvallend dat deze overlap vrij klein is. Slechts 108 van de 687 heeft aangegeven in meerdere ‘rollen’ de Zuidas te bezoeken.

	Werken (N=331)	Wonen (N=98)	Passant/reiziger (350)
Werken (N=331)	-	27	57
Wonen (N=98)	27	-	24
Passant/reiziger (350)	57	24	-

MET WELK VERVOERSMIDDEL KOMT U NAAR DE ZUIDAS?

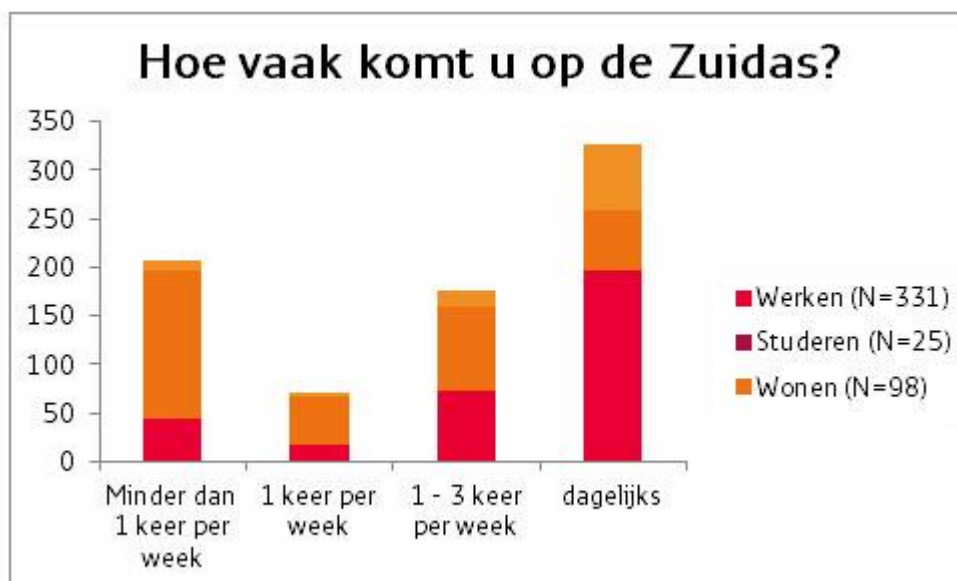
De diverse vervoersmiddelen zijn mooi verdeeld over de groep respondenten. Alle vervoersmiddelen komen meer dan 100 keer terug, met uitzondering van de bus, waarmee de respondenten slechts 59 keer naar de Zuidas reisden. Koplopers zijn de fiets en de tram, waarmee men respectievelijk 346 en 240 keer naar de Zuidas reisde.

Er is geen verband tussen de manier waarop respondenten reizen naar de Zuidas en de antwoorden die ze hebben gegeven op de stellingen. De uitzondering op deze regel is de groep wandelaars. Op stelling vier geven zij een afwijkend antwoord. Later in het rapport wordt hier verder op ingegaan.



HOE VAAK KOMT U NAAR DE ZUIDAS?

De frequentie waarmee respondenten naar de Zuidas komen is als volgt verdeeld: minder dan één keer per week: 206; één keer per week: 70; één tot drie keer per week; 176; dagelijks: 327. De frequentie waarmee respondenten de Zuidas bezoeken heeft geen invloed op de antwoorden die zij hebben gegeven op de stellingen.



Multiplechoicevragen

De enquête is opgebouwd uit een zestal multiplechoicevragen en een tweetal open vragen. Uit de multiplechoicevragen zijn drie clusters te destilleren; vraag één en twee, drie en vier en vraag vijf en zes. Door middel van de open vragen zijn de respondenten in staat gesteld eigen onderwerpen te agenderen.

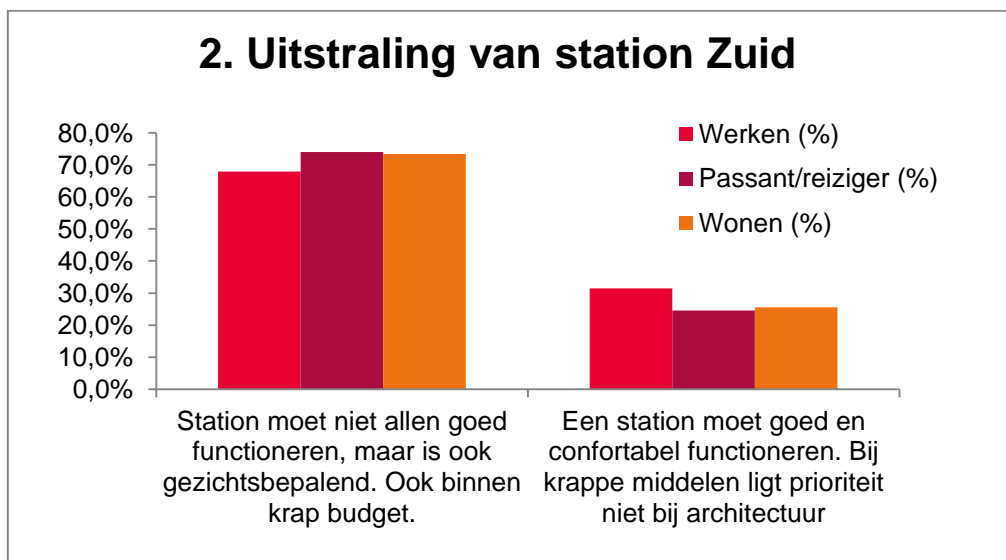
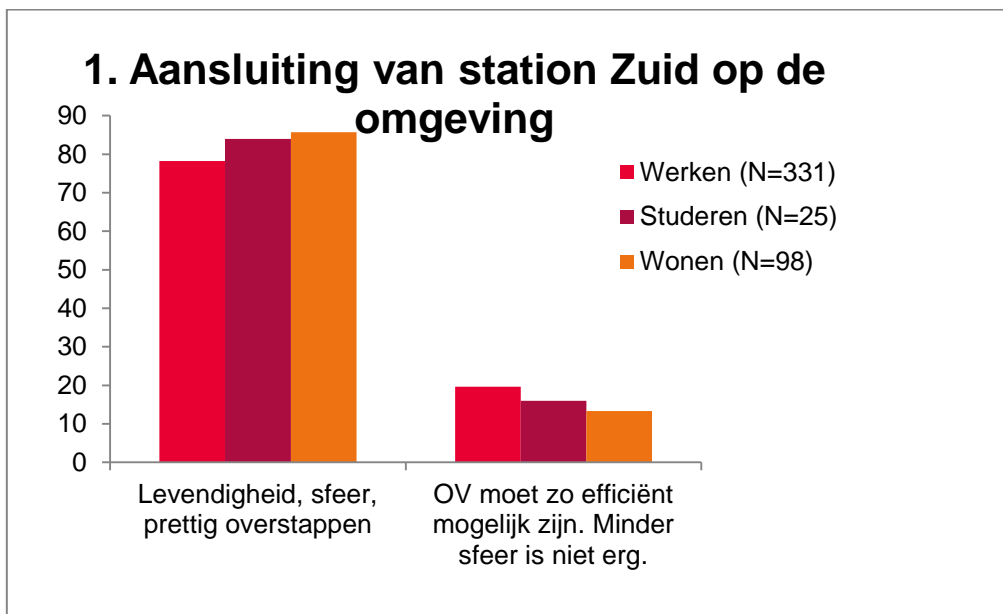
De drie clusters van multiplechoicevragen zitten als volgt in elkaar. Vraag één en twee hebben betrekking op de inrichting van het toekomstige station Zuid. Hierbij staat centraal of in de nieuwe inrichting van Zuid *efficiëntie en functionaliteit* centraal moet staan of *sfeer en comfort*.

Bij stelling drie en vier staat het 'ervaren' van de Zuidas centraal. Zijn de dynamiek van de *infrastructuur en het metropolitaanse* van de Zuidas kenmerken die *zichtbaar* moeten zijn en die men wil ervaren, of is het ook goed of zelfs beter als deze *aan het zicht worden onttrokken*?

Ten slotte hebben ook vraag vijf en zes hebben een eigen onderliggende dimensie. Hier is de vraag of gebruikers de voorkeur geven aan *korte, vrij hevige, overlast*, of liever hebben dat de overlast *milder van aard* is maar wel *aanzienlijk langer* duurt. Deze vraag wordt in vraag vijf toegespitst op de reizigers en in vraag zes op de omgeving.

FUNCTIONALITEIT VS. SFEER

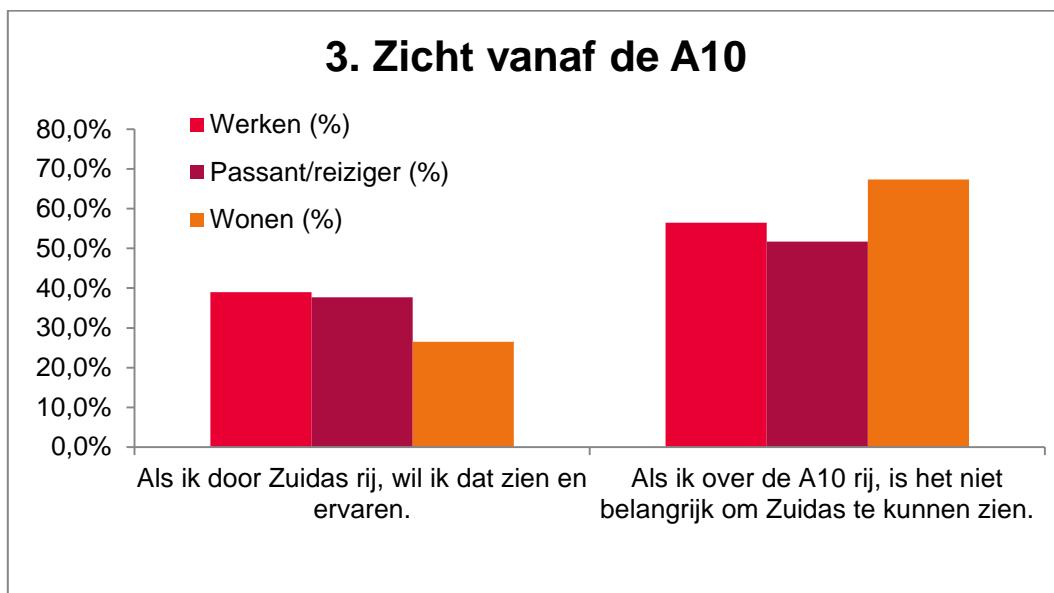
Met betrekking tot de aansluiting van station Zuid op de omgeving (stelling 1) en de uitstraling van het station (stelling 2) worden door alle groepen waarden als levendigheid, sfeer en de gezichtsbepalende functie van Zuid verkozen boven een eenzijdige nadruk op functionaliteit en efficiëntie. Hieruit kan niet afgeleid worden dat men geen prioriteit geeft aan functionaliteit en efficiëntie, eerder dat het een het ander uitsluit. Immers: 'Ook binnen een krap budget moet extra aandacht zijn voor de vormgeving.'



'ERVARING' VAN DE ZUIDAS

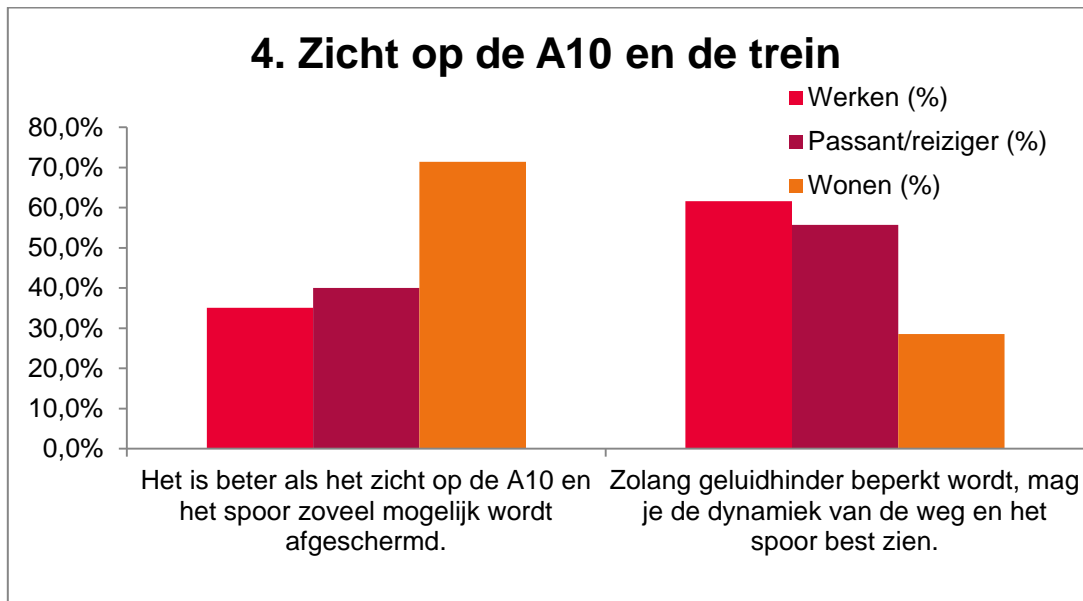
De 'ervaring' van de Zuidas staat centraal in vraag drie en vier. Hierin zien we dat er een duidelijk verschil is tussen de verschillende doelgroepen. Zoals bij alle stellingen, zijn ook hier de reizigers en professionals dezelfde mening toebedeeld. Een kleine meerderheid van hen vindt het niet belangrijk de Zuidas te zien vanaf de A10. Bewoners hebben hierover een sterkere mening. Bijna 70 procent van hen vindt het niet belangrijk de Zuidas te zien vanaf de A10. Desalniettemin is het verschil tussen de professionals/reizigers en bewoners niet heel groot en geeft de meerderheid van alle drie de groepen er geen prioriteit aan de Zuidas te kunnen zien vanaf de A10.

Men lijkt geen hoge prioriteit aan de stelling te geven. Van de zes stellingen is stelling twee het vaakst beantwoord met geen mening (N=59).

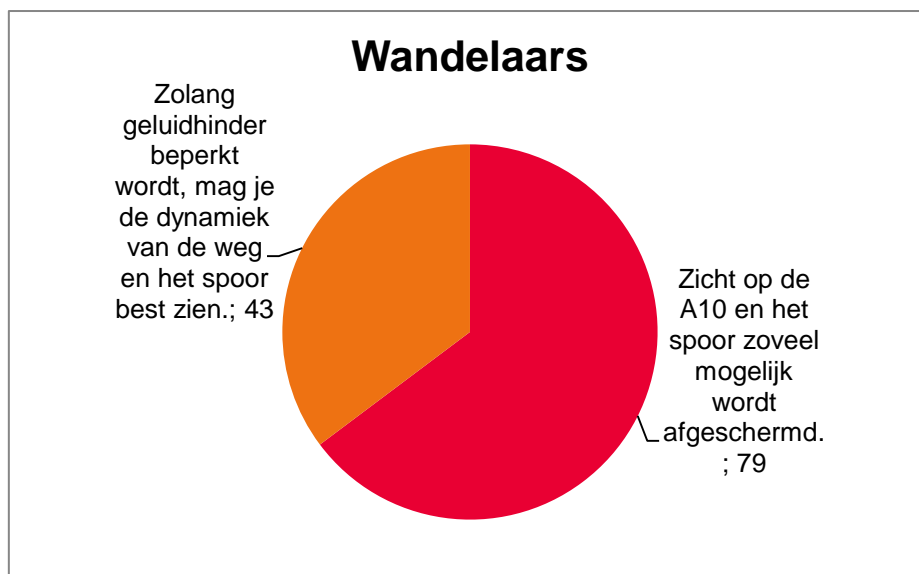


Over stelling vier zijn voor het eerst de meningen sterk verdeeld. Een meerderheid van de professionals en reizigers (60 procent) is het eens met de volgende stelling: 'De Zuidas ligt aan de A10 en het spoor. Zolang geluidhinder beperkt wordt, mag je deze dynamiek best zien.' Slechts 29 procent van de bewoners van de Zuidas is het ook eens met die stelling. 71 procent is het eens met deze stelling: 'Het is beter als het zicht op de A10 en het spoor zoveel mogelijk wordt afgeschermd.' Ook met een N van 98 is dit een zeer sterke indicatie dat bewoners van de Zuidas een andere mening zijn toegedaan over de zichtbaarheid van de A10 en het spoor dan de professionals en reizigers.

Het verschil is niet verbazingwekkend. Het lijkt logisch dat mensen geen bezwaar hebben om in de buurt van zichtbare infrastructuur te werken, laat staan te reizen. Van een woonomgeving daarentegen wordt het over het algemeen als minder prettig ervaren wanneer deze direct en zichtbaar aan een snelweg of het spoor ligt.



Ten slotte is er nog één groep die een duidelijk afwijkende mening heeft met betrekking tot de zichtbaarheid van het spoor en de A10: de wandelaars. Waar de algemene trend is dat de dynamiek van het spoor en de A10 best zichtbaar mag zijn, geeft een meerderheid van de wandelaars er de voorkeur aan dat deze zo veel mogelijk aan het zicht worden onttrokken.



KORTE, KRACHTIGE OVERLAST VS LANGDURIGE, MILDE OVERLAST

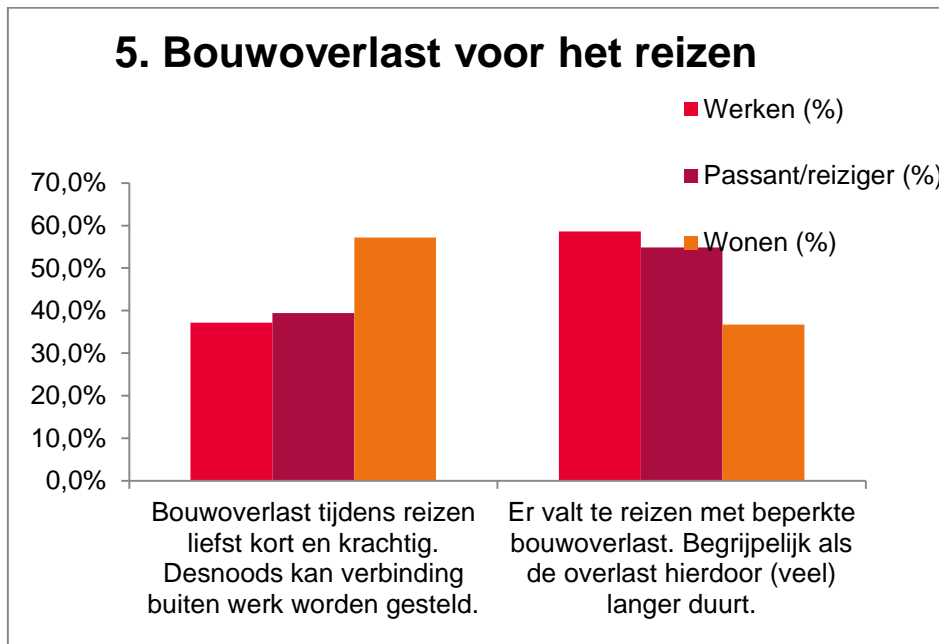
Dezelfde tegenstelling tussen professionals/reizigers en bewoners komt ook terug wanneer het aankomt op de duur en de intensiteit van de overlast waarmee de verbouwing van station Zuid gepaard gaat.

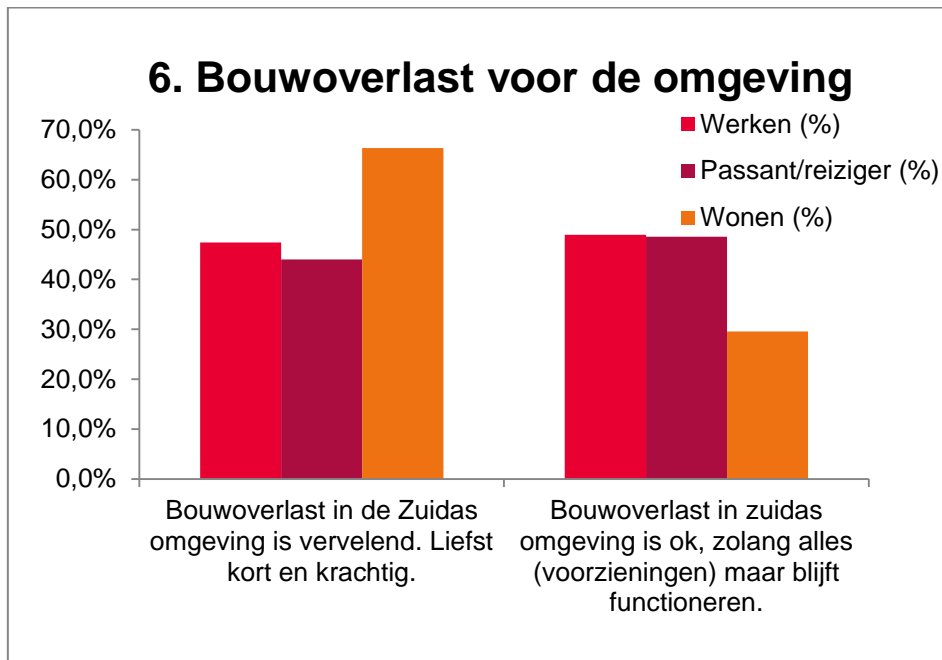
Professionals en reizigers vinden het vooral belangrijk dat alle verbindingen ten tijde van de verbouwing open blijven. Respectievelijk 59 en 55 procent van de professionals en reizigers is het eens met de stelling 'Er valt te reizen met beperkte bouwoverlast. Begrijpelijk als de overlast

hierdoor (veel) langer duurt.' Slechts 37 procent van de bewoners is het hier ook mee eens. Zij geven de voorkeur aan een korte periode van overlast, waarbinnen het acceptabel is dat een verbinding tijdelijk buiten werking wordt gesteld (57 procent).

De laatste stelling, nummer zes, stelde dezelfde vraag, maar dan met betrekking tot de diensten die worden aangeboden op station Zuid. Professionals en reizigers zijn verdeeld over dit onderwerp. Ongeveer de helft van beide groepen is het eens met de stelling 'Bouwoverlast in Zuidas omgeving is ok, zolang alles (voorzieningen) maar blijft functioneren.' De andere helft geeft de voorkeur aan een kortere – meer intensieve - periode van overlast en is het eens met de stelling 'Bouwoverlast in de Zuidas omgeving is vervelend. Liefst kort en krachtig.'

Bewoners zijn echter wel een zeer sterke mening toebedeeld. Een grote meerderheid van deze groep – 66 procent – geeft de voorkeur aan een korte periode van intensieve overlast. Slechts 30 procent van de bewoners geeft de voorkeur aan een lange periode – mildere – overlast.





Open vragen

Naast de zes multiplechoicevragen gaf de enquête respondenten ook de mogelijkheid een antwoord te geven op twee open vragen. Hier werd gevraagd naar wat de respondenten het meeste waarderen aan de Zuidas en wat het belangrijkste knelpunt is dat met deze hele operatie opgelost kan worden. Deze laatste vraag grijpen veel respondenten aan om onderwerpen te agenderen.

WAT WAARDEREN MENSEN AAN DE ZUIDAS?

De Zuidas heeft vele bewonderaars. De overgrote meerderheid van de respondenten is blij met de huidige mix van wonen, werken en recreëren.

'De stijlvolle, chique en internationale omgeving waar het steeds meer lukt om werken, wonen en recreëren te combineren.'

Het meest geroemd is de goede bereikbaarheid. Die is echt uniek, met de nabijheid van zowel Schiphol als de binnenstad.

'Het goede OV-knooppunt met verschillende modaliteiten, waar zienderogen meer levendigheid en voorzieningen ontstaan.'

'Accessible, it is a concentrated business area for all jobs.'

Ook zijn er velen die de Zuidas een belangrijke toevoeging noemen voor de stad Amsterdam. De Zuidas geeft de stad allure. De grootstedelijke architectuur en de hoogbouw spreken velen aan.

'Dat Amsterdam meer (hopelijk) wil zijn en worden dan alleen de oude grachtengordel.'

Tegenover al deze positieve reacties staan ook enkele zeer negatieve reacties. Het is net of deze respondenten het over een andere locatie hebben, zo sterk wijkt hun mening af van die van de meerderheid.

'Dat ik er niet woon of werk, het is een dood gat.'

'Niets. Ik reis elke dag met de trein op en neer. De voorzieningen zijn ronduit slecht. Op het perron sta je vaak in regen en wind. Er is geen enkele afscherming. De voorzieningen op het station zelf zijn daarnaast slecht. Het station is ongezellig. Er is geen plek waar je binnen kunt wachten/zitten als de trein weer eens vertraging heeft. Ik voel me er wel eens onveilig.'

WELKE KNELPUNTEN MOETEN WORDEN OPGELOST?

Verskillende respondenten zijn tevreden met de huidige Zuidas en zien weinig knelpunten.

'Dont really know. Entrance has already been modernised. I like the slightly art deco glass subway platforms.'

'Geen idee, het is niet zozeer een knelpunt.'

'Mij een compleet raadsel, het creëert alleen maar knelpunten namelijk verbouwing.'

'Ik ben van mening dat we dit geldverslindende project helemaal niet moeten uitvoeren. In deze tijden van bezuiniging zijn er wel betere bestedingen te bedenken. De jaren durende overlast voor verkeer is niet te rijmen met de voorgestelde zogenaamde verbeteringen.'

'Zuidas moet niet gaan lijken op een eeuwige bouwput.'

Anderen zien wel mogelijkheden om knelpunten aan te pakken. Bereikbaarheid wordt veel genoemd.

'Bereikbaarheid. De Zuidas is in de afgelopen jaren veel groter geworden maar de infrastructuur voor auto's is hier volledig niet op aangepast.'

'Verbinding tussen Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Zuid. Metro's zijn in de spits veel te vol, waardoor er regelmatig geen reizigers mee kunnen rijden. Een directe treinverbinding tussen Amsterdam Sloterdijk (en wellicht CS) en Amsterdam Zuid is wenselijk.'

'Hou alsjeblieft rekening met een grotere fietsers toestroom. Naarmate deze plek groeit als OV-knelpunt zullen er ook meer fietsen komen te staan. De huidige capaciteit lijkt al volledig benut te worden, en het zal met deze veranderingen alleen maar toenemen.'

De uitstraling van de Zuidas wordt gewaardeerd, maar het station past daar volgens velen niet meer bij. Dat is een knelpunt geworden.

'Het vreselijk armoedige en te kleine station.'

'Station Zuid zonder veel hinder voor reizigers en zo snel mogelijk opknappen.'

'Station zuid is niet representatief voor haar prominente locatie.'

Het is al beter dan voorheen, maar de Zuidas is nog steeds vooral een werkplek. De leefbaarheid zou verbeterd kunnen worden.

'Een meer levendige sfeer. Niet alleen maar grijze kantoortorens met mensen in pakken, maar winkeltjes, restaurantjes en meer diversiteit (zowel qua faciliteiten als mensen) op de Zuidas.'

'De desolate saaiheid na zes uur.'

'Het is vaak zo'n dooie boel op straat. Volgens mij helpt het als er meer (doorgaand) verkeer mogelijk is - in ieder geval voor de fiets, maar ook auto's of OV geven meer reuring en brengen mensen in het gebied. Misschien stappen ze dan nog wel eens uit voor een bezoekje aan horeca of winkel.'

Ook noemen veel respondenten de verbinding tussen Zuid en andere delen van de stad een knelpunt dat opgelost zou kunnen worden.

'Ontbreken van verband tussen de stad en Zuidas/Buitenveldert.'

'De Zuidas meer onderdeel van de stad maken en aantrekkelijker maken voor de omgeving (waaronder ook de studenten en werknemers van de vrije universiteit).'

'Verbeterde verbinding tussen noord en zuid.'

Bewoners blijken specifiek aandacht te vragen voor het parkeerprobleem.

'Het is een DRAMAAAAAA, dat al die gasten van het WTC voor mijn deur staan geparkeerd. Die asociale gasten parkeren hun auto dusdanig dat er geen enkele andere auto meer kan staan. Dus lijkt het mij bijkans een heldere zaak om een uitstekende ondergrondse parkeergarage van 3 verdiepingen te bouwen waar al die werknemers hun auto kunnen parkeren. Verder vind ik deze enquête iets te weinig om mijn mening te geven waar het mij wel om gaat. Zeer jammer.'

'Knelpunt is vooral het verkeer. De toegangswegen zijn in de spits echt veel te vol. Voor bewoners is dit ook erg irritant. Reken maar een 45 minuten meer om op de ring te komen of richting zuid. Verder vind ik het een groot probleem dat ik als naaste buur van de Zuidas zo veel last heb van parkeerders. Zeker nu de parkeerplaatsen bij de VU zijn weggefallen. Ik vind het te gek voor woorden dat iedereen parkeert in mijn straat terwijl er grote parkeergarages leeg staan. Het zou fijn zijn als het bewonersparkeren weer wordt ingevoerd. En maak de garages goedkoper dan. Please doe er iets aan.'

Uit de open vragen komen een viertal thema's naar voren:

- + bereikbaarheid en parkeergelegenheid voor auto's en fietsers op de Zuidas;
- + de parkeerproblematiek die bewoners van de Zuidas ervaren door verdringing;
- + de uitstraling van station Zuid moet beter aansluiten bij de allure van de Zuidas;
- + leefbaarheid, vooral in de avonduren.

CONCLUSIE

Uit de analyse van de enquête zijn een aantal duidelijke conclusies te trekken.

De respondenten van de enquête zijn op te delen in twee groepen. De eerste groep wordt gevormd door professionals en reizigers. Op alle stellingen geven zij ongeveer hetzelfde antwoord. De andere groep wordt gevormd door de bewoners. Op een aantal onderwerpen verschillen zij sterk van mening met de groep professionals/reizigers.

Op de vraag of bij het nieuwe station Zuid functionaliteit of sfeer centraal moet staan, zijn alle groepen het echter eens. Een station moet niet alleen functioneel zijn, maar is ook een beeldbepalend gebouw voor de Zuidas. De respondenten zijn van mening dat sfeer en uitstraling functie niet in de weg hoeven te staan. Dit beeld komt ook naar voren in de open antwoorden, waarin de respondenten aangeven dat het station in de toekomst meer moet aansluiten bij de 'allure' van de Zuidas.

Stelling drie, die betrekking heeft op het zicht *vanaf* de A10, laat een verschil zien tussen de twee blokken. Het verschil is echter niet heel groot en binnen beide blokken is de meerderheid van mening dat het niet belangrijk is vanaf de A10 de Zuidas te kunnen zien.

Over het zicht *op* de A10 en het spoor zijn de meningen wel sterker verdeeld. Een meerderheid van de professionals en reizigers is van mening dat het niet erg is om de dynamiek van het spoor en de snelweg te zien, terwijl een grote meerderheid (meer dan 70 procent) van de bewoners vindt dat het spoor en de snelweg zo veel mogelijk aan het spoor moeten worden onttrokken.

De verdeling tussen bewoners en professionals/reizigers zet zich door wanneer we kijken naar het soort overlast dat de 'voorkeur' geniet. Bewoners geven de voorkeur aan een korte periode – intensieve – overlast; professionals en reizigers vinden het niet erg als de overlast langer duurt. Prioriteit is hier vooral dat de infrastructurele verbindingen in gebruik blijven.

Op de drie onderliggende thema's (functioneel gerichte aanpak versus het accent op een prettige sfeer, ervaring van de Zuidas en type overlast) zijn de meningen voornamelijk verdeeld als het gaat om de laatste twee thema's. Professionals en reizigers 'ervaren' de Zuidas graag als dynamisch gebied en willen tijdens de verbouwing vooral dat hun werkomgeving blijft functioneren. Bewoners daarentegen zien liever zo min mogelijk infrastructuur terug in hun woonomgeving en geven er de voorkeur aan dat de overlast waarmee het project gepaard gaat zo snel mogelijk voorbij is.