

BELEVINGSONDERZOEK
Pilot Weesperstraat

EINDRAPPORTAGE
oktober 2023

VAN EMDEN
MARKETING CONSULTANCY

STAKEHOLDER
JOURNEY

1. MANAGEMENT SAMENVATTING

Tussen 12 juni en 23 juli 2023 heeft de gemeente Amsterdam de Weesperstraat afgesloten voor autoverkeer op doordeweekse dagen van 06.00 tot 23.00 uur. Doel hiervan was om in de praktijk te onderzoeken wat de positieve en negatieve effecten zijn van een afsluiting van een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. In deze 6 weken is gekeken naar wat de effecten zijn van deze tijdelijke afsluiting op het verkeer, de veiligheid en de leefbaarheid in het gebied en in de stad. In deze samenvatting staan de voornaamste resultaten weergegeven.

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van een panel van 4.377 personen die één of meerdere vragenlijsten hebben ingevuld. Deze deelnemers hebben zich aangemeld via een online registratiepagina, welke gekoppeld was aan de website van de gemeente Amsterdam. Via diverse communicatiekanalen is bekendheid gegeven aan deze webpagina.

Het onderzoek is exploratief van opzet. Iedereen die dit wilde kon meedoen. Door deze opzet is de onderzoekspopulatie *niet* representatief voor de Amsterdamse bevolking. Dit omdat het panel niet representatief is voor de bevolking van Amsterdam. De resultaten uit dit onderzoek zijn indicatief.

Het panel is op 4 verschillende meetmomenten bevraagd over hun ervaringen: 1 voorafgaand aan de pilot (0-meting), 2 tijdens de afsluiting en 1 eindmeting na de heropening van de Weesperstraat. De gemiddelde respons - verdeeld over 4 metingen - was 76%.

De 4.377 personen uit het panel hebben – verdeeld over 4 metingen - in totaal 10.249 vragenlijsten ingevuld. Dit leidt tot het volgende resultaat:

- 74% van de respondenten zijn 'ontevreden' over de Pilot Weesperstraat,
- 8% is 'tevreden' en
- 18% is 'zeer tevreden'.

Voor de eindmeting is een kwalitatieve analyse uitgevoerd (n=2966). Hieruit blijkt dat verkeersoverlast en afgenomen bereikbaarheid de belangrijkste redenen waren voor ontevredenheid (74%). Veel 'ontevreden' respondenten hebben hun frustratie geuit over de toegenomen files en chaotische verkeerssituaties in Amsterdam tijdens de pilot. Deze respondenten gaven aan moeite te hebben gehad met het bereiken van hun eigen huizen of wijken. De bereikbaarheid van bepaalde gebieden in Amsterdam werd naar hun mening ernstig beperkt, wat leidde tot verhoogde reistijden, vertragingen en ongemak. Voor sommigen betekende dit dat er aanzienlijk meer tijd moest worden besteed aan woon-werkverkeer, terwijl anderen het moeilijk vonden om essentiële diensten en faciliteiten te bereiken.
De afsluiting van de Weesperstraat heeft ook bij sommige mensen een negatieve impact gehad op het dagelijks leven. Dit varieerde van persoonlijke stress, moeilijkheden bij het bezoeken van vrienden en familie, tot problemen gerelateerd aan werk en mantelzorg. Ook waren er zorgen over de milieueffecten (luchtvervuiling) door de toegenomen files in de stad. Men had ook zorgen over de verkeersveiligheid als gevolg van gefrustreerde bestuurders en een gebrek aan handhaving.

De groep 'tevreden' is qua omvang met afstand het kleinst (6%). Men had een kritische houding over de pilot. Uit de kwalitatieve analyse van de eindmeting blijkt dat men hinder heeft ondervonden van de verkeersomleidingen. Sommigen spraken over het zogenaamde "waterbedeffect" waarbij verkeer naar andere straten werd omgeleid. Veel bewoners uitten hun zorgen over de toegankelijkheid van bepaalde gebieden, vooral vanwege de beperkingen voor auto's. Het recht van bewoners om gemakkelijk toegang te hebben tot hun eigen buurt was een duidelijk thema. Een groot aantal respondenten uit deze groep waardeerde de vermindering van verkeerslawaai en de algemene rust in bepaalde gebieden (hoofdzakelijk Weesperbuurt). Ze merkten op dat de straten leefbaarder en rustiger werden, wat een positief effect had op de algehele woonervaring. In deze categorie benadrukten respondenten het belang van een schone en groene omgeving. Ze spraken over de voordelen van verminderde luchtvervuiling en de noodzaak om milieuoverwegingen op de voorgrond te plaatsen bij stadsplanning en verkeersmanagement.

Alhoewel veruit de grootste groep respondenten negatieve ervaringen heeft met de pilot, is er ook een groep respondenten met ronduit positieve ervaringen (19%). Uit de kwalitatieve analyse van de eindmeting blijkt dat 'zeer tevreden' respondenten met name in de Weesperbuurt gevestigd zijn. Zij constateerden een afname in het verkeersvolume, wat resulteerde in meer rust in het gebied. Deze rust werd door velen als positief ervaren, vooral omdat het de algehele sfeer en beleving van de omgeving verbeterde. Ze waarderen de verminderde drukte en het gemak waarmee ze nu kunnen oversteken. Daarnaast werden verbeterde verkeersveiligheid, schonere lucht en verbetering van het leefklimaat genoemd.

Uit het bovenstaande blijkt een duidelijke samenhang tussen de locatie van de respondent en de tevredenheid. Mensen gevestigd in de Weesperbuurt hebben de lusten van de afsluiting kunnen ervaren. Mensen gevestigd op andere plaatsen in Amsterdam hebben dit niet en hebben alleen de lasten ervaren.

Er blijkt nauwelijks een ontwikkeling te zijn in de beoordeling gedurende de pilot. De 0-meting scoorde iets positiever dan de vervolgmetingen.

Naast locatie van de respondenten, zijn er diverse andere verdiepingsanalyses gemaakt. Zo blijkt een aantal groepen meer dan gemiddeld negatief (> 10% ten opzichte van de referentiewaarde van 75% ontevreden). Het gaat om de volgende belangrijkste negatieve punten die naar voren komen bij:

- Ondernemers: opstoppingen en tijdverlies;
- Taxichauffeurs: verkeershinder en afname bereikbaarheid;
- Logistiek (bezorgers): langere reistijden en economische schade;
- Automobilisten: verkeershinder en algemene onvrede over de pilot;
- Openbaar vervoer: een kleine groep respondenten (n=22) die uitsluitend van het openbaar vervoer gebruikt maakt, is negatief over de pilot. Zij ervaren hoofdzakelijk langere reistijden.

Respondenten die de pilot positief beoordelen zijn:

- Bewoners uit de Weesperbuurt: zij ervaren meer rust, minder vervuiling en verbeterde verkeersveiligheid;
- Voetgangers en fietsers: zij ervaren een toegenomen verkeersveiligheid en een verbeterde leefomgeving. Wanneer men óók gebruik maakt van het openbaar vervoer, dan wordt de beoordeling van de pilot nog positiever.

- Mensen jonger dan 30 jaar beoordelen de pilot *minder negatief* (> 10% ten opzichte van de referentiewaarde van 75% ontevreden). Een verbeterde leefbaarheid, rust en minder verkeer zijn de belangrijkste redenen voor deze positievere beoordeling.

De negatieve beoordeling van de pilot betekent niet dat Amsterdammers ook negatief staan tegenover een autoluwe binnenstad. Er is een meerderheid onder de respondenten voor dit voornemen: 49% van de deelnemers uit dit onderzoek zijn voor, 42% is tegen. In de Weesperbuurt ligt dit anders. Daar is 83% vóór een autoluwe binnenstad. Ook bewoners uit Amsterdam Centrum zien de voordelen hiervan: 54% is voor en 36% is tegen.

Respondenten noemen wel een aantal aspecten die hiermee samenhangen:

- Een goede bereikbaarheid voor bewoners moet gegarandeerd zijn;
- Er moeten uitzonderingen gemaakt worden voor diensten als noodhulp, leveringen, bouwwerkzaamheden, etc.;
- De bereikbaarheid moet gegarandeerd blijven door (beter) openbaar vervoer en beschikbaarheid van alternatieve vervoersmodaliteiten.

Vele deelnemers van het onderzoek hebben vragen gesteld over het hoe en waarom van de pilot. Uit de vele vragen blijkt dat men behoefte heeft aan een duidelijke visie op wat de gemeente op langere termijn van plan is. Ook vraagt men zich af of er tijdens de pilot wel voldoende rekening is gehouden met de sociale impact van de afsluiting.

Daarnaast hebben veel respondenten tips gegeven voor verbetering. Deze tips gaan hoofdzakelijk over het beter regelen van de verkeersstromen en het toegankelijk houden van de stad.

Respondenten geven 2 voorname items voor verbetering aan:

1. Pak het autoluwer maken van Amsterdam integraal aan. Een gefragmenteerde aanpak leidt tot een ‘’waterbed’’ effect;
2. Maak meer gebruik van technologieën, zoals bijvoorbeeld nummerbordherkenning, verkeersmanagementtools, inregelen van stoplichten en functiescheiding van rijstroken.

INHOUDSOPGAVE

1. MANAGEMENT SAMENVATTING 2

2. TOELICHTING 5

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN 5

4. METHODIEK EN OPBOUW VAN HET ONDERZOEK 7

4.1 Samenstelling van het panel 8

4.2 Kengetallen 10

4.3 Representativiteit en betrouwbaarheid 10

5. KWANTITATIEVE ANALYSE 11

5.1 Algemene resultaten 11

5.2 Relatieve ontwikkeling tevredenheid 12

5.3 Tevredenheid en locatie 14

5.4 Tevredenheid en type stakeholder 17

5.5 Tevredenheid en leeftijd 18

5.6 Tevredenheid en verkeersmodaliteit 19

5.7 Tevredenheid en voornemen Amsterdam autoluw 20

6. KWALITATIEVE ANALYSE 22

6.1 Privacy en veiligheid 24

6.2 Kwalitatieve resultaten voor tevredenheid 24

6.3 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - locatie 27

6.4 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - type stakeholder 28

6.5 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - leeftijd 30

6.6 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - verkeersmodaliteit 31

6.7 Relatie tevredenheid - waardering Amsterdam autoluw 34

6.8 Motivatie ontwikkeling tevredenheid 36

6.9 Vragen van respondenten 37

6.10 Tips van respondenten 39

6.11 Opmerkingen van respondenten 41

2. TOELICHTING

Tussen 12 juni en 23 juli 2023 heeft de gemeente Amsterdam de Weesperstraat afgesloten voor autoverkeer op doordeweekse dagen van 06.00 tot 23.00 uur. Doel hiervan was om in de praktijk te onderzoeken wat de positieve en negatieve effecten zijn van een afsluiting van een doorgaande route voor gemotoriseerd verkeer. In deze 6 weken is gekeken naar wat de effecten zijn van deze tijdelijke afsluiting op het verkeer, de veiligheid en de leefbaarheid in het gebied en in de stad. De resultaten van dit belevingsonderzoek staan weergegeven in dit rapport.

Dit onderzoek is gebaseerd op een panel van 4.377 personen. Bewoners, ondernemers, werknemers, bezoekers, reizigers per auto, fiets en/of openbaar vervoer en de taxi- en logistieke branche hebben deelgenomen aan het onderzoek. Deze groepen zijn op 4 verschillende momenten bevraagd over hun ervaringen.

Het onderzoek is uitgevoerd in een reeks metingen:

• **nul**meting	meting voorafgaand aan de pilot	uitgevoerd op 7 juni 2023
• meting **1**	1e meting tijdens de pilot	uitgevoerd op 27 juni 2023
• meting **2**	2e meting tijdens de pilot	uitgevoerd op 18 juli 2023
• **eind**meting	meting na afloop van de pilot	uitgevoerd op 1 augustus 2023

Naast de ervaring met de pilot zijn per meting enkele aanvullende vragen gesteld, zoals bijvoorbeeld verbeterpunten en de mening van de panelleden over het autoluw maken van Amsterdam. Zie figuur 23 voor een overzicht van de gestelde vragen per meting en bijlage 2 | Verzonden e-mail met vragenlijst per meting.

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Conclusies

Op basis van alle metingen (in totaal 10.249 ingevulde vragenlijsten) is:

- 74% (n=7571) van de respondenten 'ontevreden' over de Pilot Weesperstraat,
- 8% (n=802) is 'tevreden' en
- 18% (n=1876) is 'zeer tevreden'.

Uit de kwalitatieve analyse van de eindmeting (n=2966) blijkt dat:

- verkeersoverlast en afgenomen bereikbaarheid de belangrijkste redenen waren voor ontevredenheid;
- er frustratie is ontstaan door toegenomen files en chaotische verkeerssituaties in Amsterdam tijdens de pilot;
- bewoners moeite hadden met het bereiken van hun eigen huizen of wijken. De bereikbaarheid van bepaalde gebieden in Amsterdam werd ernstig beperkt, wat leidde tot verhoogde reistijden en ongemak;
- De afsluiting van de Weesperstraat heeft ook bij sommige mensen een negatieve impact gehad op het dagelijks leven. Dit varieerde van persoonlijke stress, moeilijkheden bij het bezoeken van vrienden en familie, tot problemen gerelateerd aan werk en mantelzorg.
- Ook waren er zorgen over de milieueffecten (luchtvervuiling) door de toegenomen files in de stad. Men had ook zorgen over de verkeersveiligheid als gevolg van gefrustreerde bestuurders en een gebrek aan handhaving.

Alhoewel veruit de grootste groep respondenten negatieve ervaringen heeft met de pilot, is er ook een groep respondenten met ronduit positieve ervaringen;

- 'zeer tevreden' respondenten (n=530) zijn voornamelijk in de Weesperbuurt gevestigd;
- Zij constateerden een afname in het verkeersvolume, wat resulteerde in meer rust in het gebied. Deze rust werd door velen als positief ervaren, vooral omdat het de algehele sfeer en beleving van de omgeving verbeterde;
- Ze waarderen de verminderde drukte en het gemak waarmee ze nu kunnen oversteken. Daarnaast werden verbeterde verkeersveiligheid, schonere lucht en verbetering van het leefklimaat genoemd;

Uit het bovenstaande blijkt een duidelijke samenhang tussen de locatie van de respondent en de tevredenheid. Mensen gevestigd in de Weesperbuurt hebben de lusten van de afsluiting kunnen ervaren. Mensen gevestigd op andere plaatsen in Amsterdam hebben daarentegen alleen de lasten ervaren.

Onderverdeling naar onafhankelijke variabelen (leeftijd, achtergrond van de respondent, verkeersmodaliteit) genereert niet een wezenlijk verschil. Uitzondering hierop zijn voetgangers / fietsers zonder auto (n=232). Zij zijn duidelijk positief over de pilot.

Er blijkt nauwelijks sprake van een ontwikkeling in de beoordeling van de pilot door de tijd heen. Indien men vooraf een standpunt had aangenomen, dan veranderde dit licht. De 0-meting scoorde iets positiever dan de vervolgmetingen.

De negatieve beoordeling van de pilot betekent niet dat Amsterdammers ook negatief staan tegenover Amsterdam autoluw:

- 49% is voor;
- 42% is tegen.

In de Weesperbuurt ligt deze verhouding anders. Daar is 83% vóór Amsterdam autoluw.
Ook bewoners uit de binnenstad zien de voordelen: 54% is voor en 36% is tegen.

Respondenten noemen wel een aantal belangrijke voorwaarden die hiermee samenhangen:

- Een goede bereikbaarheid voor bewoners moet gegarandeerd zijn;
- Er moeten uitzonderingen gemaakt worden voor diensten als noodhulp, leveringen, bouwwerkzaamheden, etc.;
- De bereikbaarheid moet gegarandeerd blijven door (beter) openbaar vervoer en het aanbieden van alternatieve vervoersmodaliteiten.

Aanbevelingen van respondenten
Vele respondenten (n=2407) hebben tips gegeven voor verbetering. Deze tips gaan hoofdzakelijk over het beter regelen van de verkeersstromen en het toegankelijk houden van de stad. Er zijn 2 voorname items te benoemen:

- Pak het autoluwer maken van Amsterdam meer integraal aan. Een gefragmenteerde aanpak leidt tot een ‘’waterbed’’ effect;
- Maak meer gebruik van technologieën, zoals bijvoorbeeld nummerbordherkenning, verkeersmanagementtools, inregelen van stoplichten en functiescheiding van rijstroken.

4. METHODIEK EN OPBOUW VAN HET ONDERZOEK

Het belangrijkste doel van dit onderzoek is om de ervaringen van Amsterdammers met de Pilot Weesperstraat zo goed mogelijk in kaart te brengen. Bij dit verkennende doel past een open, toegankelijke onderzoeksopzet. Daarom is iedereen die dit wilde de mogelijkheid gegeven om deel te nemen. Door deze opzet is de onderzoekspopulatie *niet* representatief voor de Amsterdamse bevolking. De resultaten uit dit onderzoek zijn indicatief.

Omdat ervaringen kunnen veranderen, is ervoor gekozen op 4 verschillende momenten te meten:

- **1x vooraf** wat is uw verwachting over de Pilot Weesperstraat?
- **2x tijdens** wat is uw ervaring met de pilot op dit moment?
- **1x achteraf** wat is uw eindoordeel?

Bij de beantwoording van de bovenstaande vragen is gebruik gemaakt van een 3-punts schaal en kon men kiezen voor 3 opties: ontevreden-tevreden-zeer tevreden* (zie bijlage 2 | Verzonden e-mail met vragenlijst per meting). Iedere respondent heeft zijn of haar persoonlijke keuze voor deze antwoord categorieën kunnen motiveren. Deze motivaties zijn voor iedere groep in deze rapportage verwerkt.

De ervaring van respondenten met de pilot kan samenhangen met een aantal factoren:

- Locatie van de respondent;
- Achtergrond (zoals bewoner, ondernemer, werknemer, taxichauffeur);
- Leeftijd;
- Modaliteit (automobilist, fietser/voetganger, OV gebruiker)

Deze factoren zijn verwerkt in de analyses.

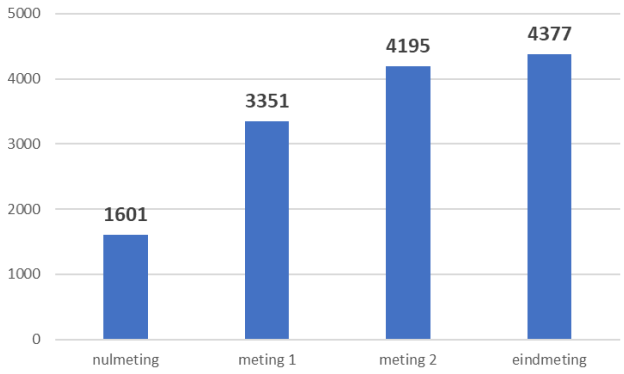
Door de opzet van het onderzoek was het mogelijk om zowel een kwantitatieve- als kwalitatieve analyse uit te voeren. Nadere toelichting op de verwerking van de gegevens staan per onderdeel aangegeven.

** Er is publiekelijk kritiek geweest op het gebruik van deze schaal. In vervolgstudies zou overwogen kunnen worden om midden-categorie van de schaal een neutraal label te geven of respondenten zelf te laten kiezen welk icoon het best hun beleving typeert. Omdat de midden-categorie door slechts 8% van de respondenten is gekozen, is het aannemelijk dat de labeling nauwelijks van invloed is geweest op de resultaten.*

4.1 Samenstelling van het panel

In totaal hebben 4377 individuele personen zich geregistreerd voor deelname aan het belevingsonderzoek. Bij aanvang van de metingen bestond het panel uit 1601 personen en is tijdens de looptijd van de pilot gegroeid. Zie figuur 1.

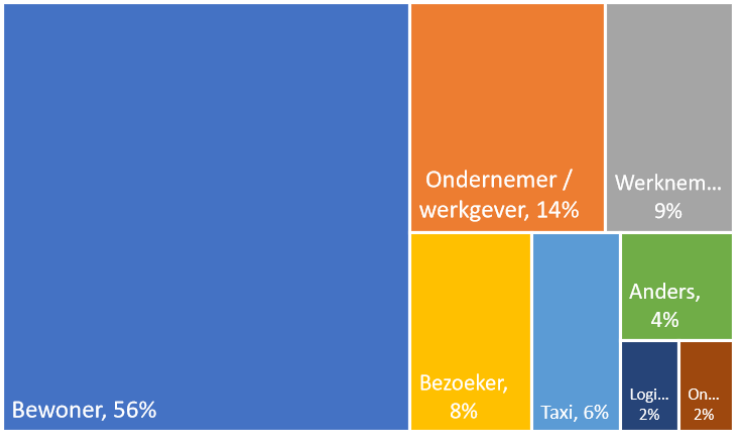
Omvang panel - *Figuur 1*



		#
Nulmeting	7-06-2023	1601
Meting 1	27-06-2023	3351
Meting 2	18-07-2023	4195
Eindmeting	1-08-2023	4377

Deelnemers hebben zich aangemeld via een online registratiepagina (zie bijlage 1 | Online registratiepagina). Deze webpagina was gekoppeld aan de website van de gemeente Amsterdam. Via diverse communicatiekanalen is bekendheid gegeven aan deze webpagina. Voor aanmelding via deze registratiepagina was opgave van het emailadres verplicht. Meervoudige inschrijvingen zijn gefilterd.

Type stakeholder panel - *Figuur 2*

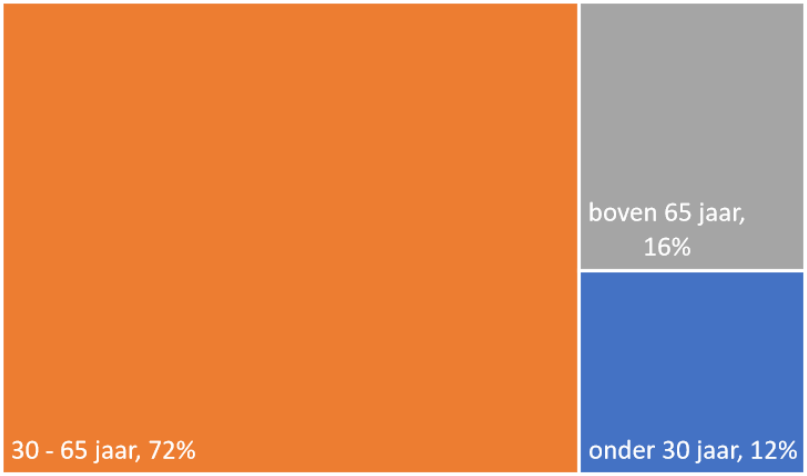


	#	%
Bewoners	7483	56%
Ondernemers / werkgevers	1919	14%
Werknemers	1265	9%
Bezoekers	1040	8%
Taxi's	754	6%
Anders	523	4%
Logistiek	227	2%
Onderwijsinstelling	212	2%

NB. Stakeholders konden meerdere opties kiezen (alle metingen)

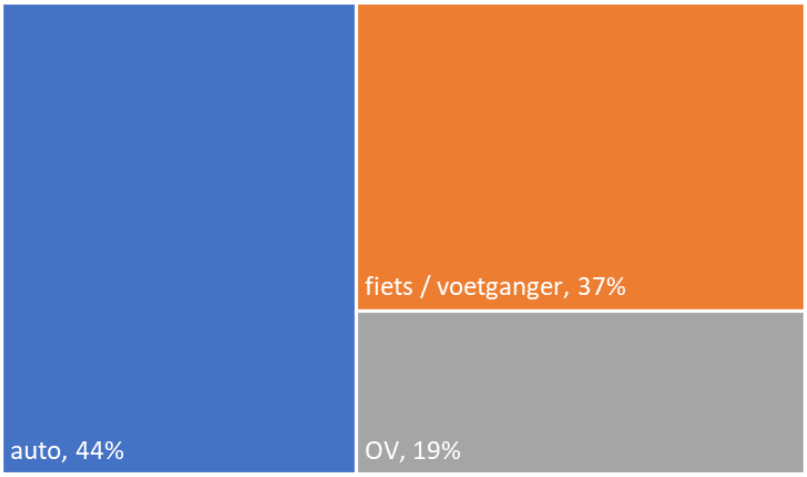
Dit overzicht geeft meer informatie over de aard van de betrokkenheid van de stakeholders bij de pilot (type stakeholder). Deelnemers konden kiezen voor verschillende opties (vinkjes) waarbij men meerdere keuzes kon maken. Zo kan men bijvoorbeeld bewoner én ondernemer zijn. Dit is de reden waarom de scores hier groter zijn dan het aantal respondenten.

Leeftijd deelnemers panel - *Figuur 3*



	#	%
< 30 jaar	1242	12%
30 – 65 jaar	7356	72%
> 65 jaar	1647	16%

Reisgedrag deelnemers panel - *Figuur 4*



	#	%
Auto	5165	44%
Fiets / te voet	4283	37%
Openbaar vervoer	2264	19%

NB. Stakeholders konden meerdere opties kiezen (alle metingen)

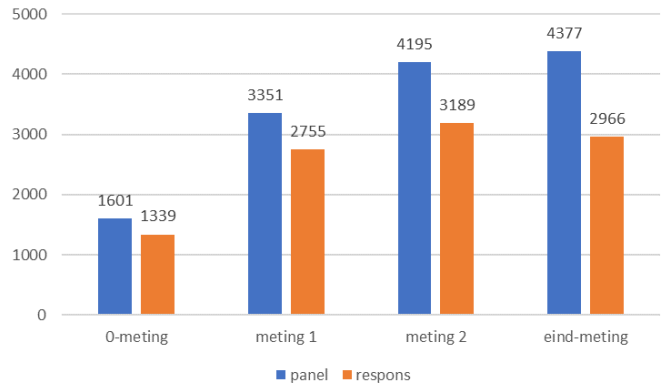
Geografische spreiding van de deelnemers

	#	%
Gemeente Amsterdam	9384	92%
Rest van Nederland	865	8%

Bovenstaande tabel geeft de geografische spreiding van het panel weer. Het panel bestaat voor 92% uit inwoners van de gemeente Amsterdam. De overige 8% komt van elders in Nederland.

4.2 Kengetallen

Respons per meting - *Figuur 5*



		# panel	# respons	% respons
Nulmeting	7-06-2023	1601	1339	84%
Meting 1	27-06-2023	3351	2755	82%
Meting 2	18-07-2023	4195	3189	76%
Eindmeting	1-08-2023	4377	2966	68%

De gemiddelde respons over alle metingen (0-meting, meting 1+2, eindmeting) was in totaal 76%. Figuur 5 geeft het overzicht van de responsontwikkeling per meting. Dit op basis van in totaal 10.249 ingevulde vragenlijsten.

De grootte van het panel heeft zich in de loop van de tijd ontwikkeld. Figuur 5 geeft een overzicht van de absolute aantallen panelleden per meting. Daarnaast is weergegeven wat de absolute respons per meting is geweest.

4.3 Representativiteit en betrouwbaarheid

Het onderzoek is exploratief van opzet. Iedereen die dit wilde kon meedoen. Bewoners, ondernemers, werknemers, reizigers per auto / fiets / openbaar vervoer en voetgangers konden meedoen. Dubbele inschrijvingen zijn gecorrigeerd.

Door deze opzet is de onderzoekspopulatie *niet* representatief voor de Amsterdamse bevolking. Dit omdat het panel geen afspiegeling is van de inwoners van Amsterdam. De resultaten uit dit onderzoek zijn indicatief.

5. KWANTITATIEVE ANALYSE

5.1 Algemene resultaten

Tevredenheid totaal - *Figuur 6*



ONTEVREDEN
74%
n = 7571



TEVREDEN
8%
n = 802

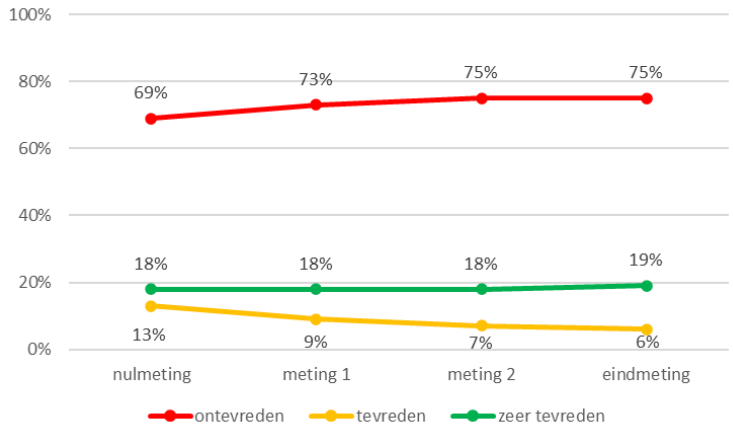


ZEER TEVREDEN
18%
n = 1876

Op basis van 4 metingen (in totaal 10.249 ingevulde vragenlijsten) is 74% van de respondenten ontevreden over de Pilot Weesperstraat, 8% is tevreden en 18% is zeer tevreden.

De motivering van respondenten over deze keuzes staat weergegeven in hoofdstuk 6.

Tevredenheid ontwikkeling - *Figuur 7*



		ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Nulmeting	7-06-2023	69% (n=921)	13% (n=172)	18% (n=246)
Meting 1	27-06-2023	73% (n=2021)	9% (n=243)	18% (n=491)
Meting 2	18-07-2023	75% (n=2396)	7% (n=208)	18% (n=585)
Eindmeting	1-08-2023	75% (n=2233)	6% (n=179)	19% (n=554)

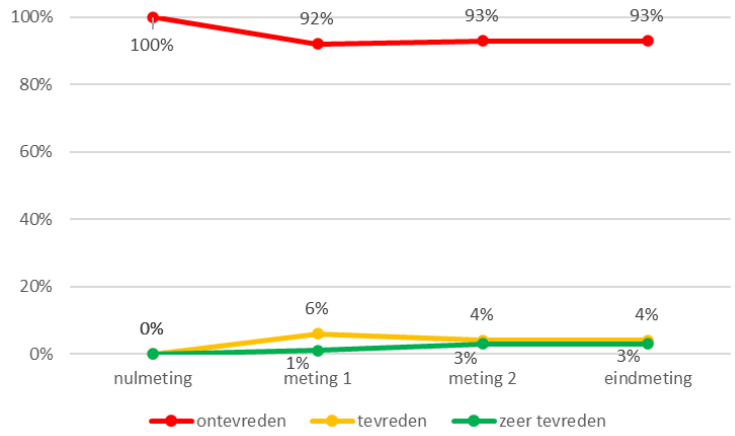
De trendontwikkeling in tevredenheid is weergegeven in figuur 7. Hieruit blijkt dat de 0-meting iets positiever scoort dan de vervolgmetingen. De metingen 1,2 en 3 (eindmeting) laten vrijwel geen verschil zien. Hieruit kan geconcludeerd worden dat er heel weinig verandering in de beleving is ontstaan gedurende de pilot. Ook waren de verwachtingen vooraf licht positiever ten opzichte van de daadwerkelijke afsluiting.

5.2 Relatieve ontwikkeling tevredenheid

Nulmeting = 100%

In bijgaande figuren is weergegeven hoe de tevredenheid zich gedurende de pilot heeft ontwikkeld. Hierbij is de 0-meting op 100 % gesteld en dient als referentie voor de vervolgmetingen. In deze analyse zijn de respondenten meegenomen die aan alle 4 de metingen hebben meegedaan.

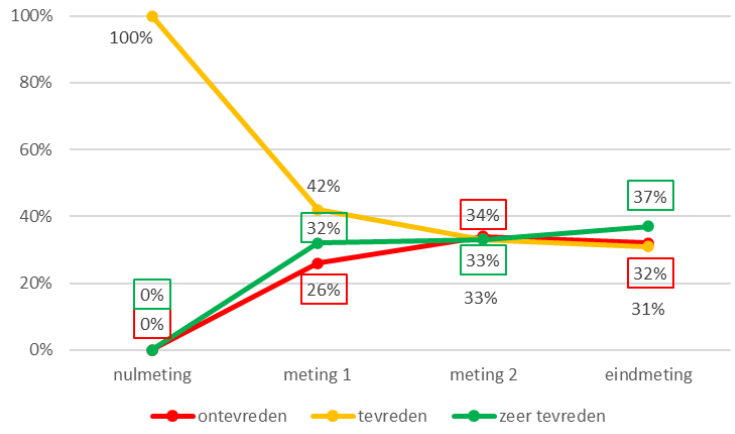
Relatieve ontwikkeling 'ontevreden' per meting – nulmeting = 100% - *Figuur 8*



		ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Nulmeting	7-06-2023	100% (n=921)	0% (n=0)	0% (n=0)
Meting 1	27-06-2023	92% (n=777)	6% (n=54)	1% (n=12)
Meting 2	18-07-2023	93% (n=681)	4% (n=32)	3% (n=20)
Eindmeting	1-08-2023	93% (n=644)	4% (n=29)	3% (n=19)

Uit figuur 8 blijkt dat er bij de groep 'ontevreden' slechts een kleine verandering in de tevredenheid te zien is (door de tijd heen). Van de respondenten die bij de 0-meting hebben aangegeven zeer ontevreden te zijn, geeft bij de eindmeting 4% aan tevreden te zijn en 3% zeer tevreden.

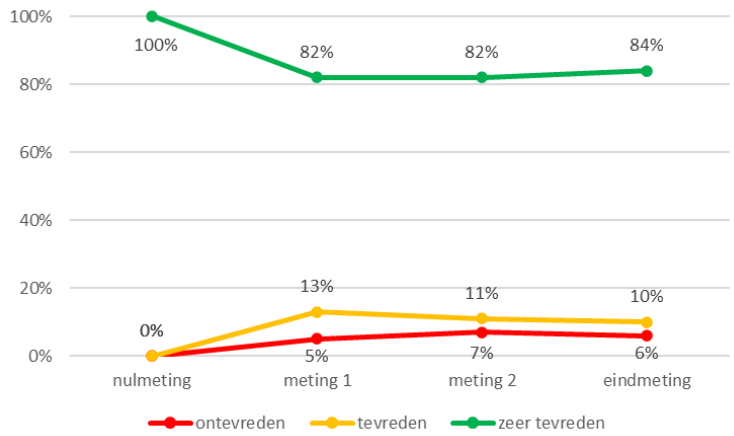
Relatieve ontwikkeling 'tevreden' per meting – nulmeting = 100% - *Figuur 9*



		ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Nulmeting	7-06-2023	100% (n=171)	0% (n=0)	0% (n=0)
Meting 1	27-06-2023	26% (n=41)	42% (n=67)	32% (n=50)
Meting 2	18-07-2023	34% (n=45)	33% (n=43)	33% (n=44)
Eindmeting	1-08-2023	32% (n=39)	31% (n=38)	37% (n=45)

Voor de relatief kleine groep ‘tevreden’ is sprake is van een aanzienlijke verandering. In figuur 9 is te zien dat het percentage daalde van 100% bij de 0-meting (n=171) naar 42% bij de 1-meting, 33% bij de 2-meting en eindigde met 31% bij de eindmeting. Men verdeelde zich nagenoeg gelijk over de groepen ‘ontevreden ‘en ‘zeer tevreden’.

Relatieve ontwikkeling ‘zeer tevreden’ per meting – nulmeting = 100% - *Figuur 10*



		ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Nulmeting	7-06-2023	0% (n=0)	0% (n=0)	100% (n=246)
Meting 1	27-06-2023	5% (n=11)	13% (n=30)	82% (n=184)
Meting 2	18-07-2023	7% (n=13)	11% (n=22)	82% (n=161)
Eindmeting	1-08-2023	6% (n=11)	10% (n=19)	84% (n=152)

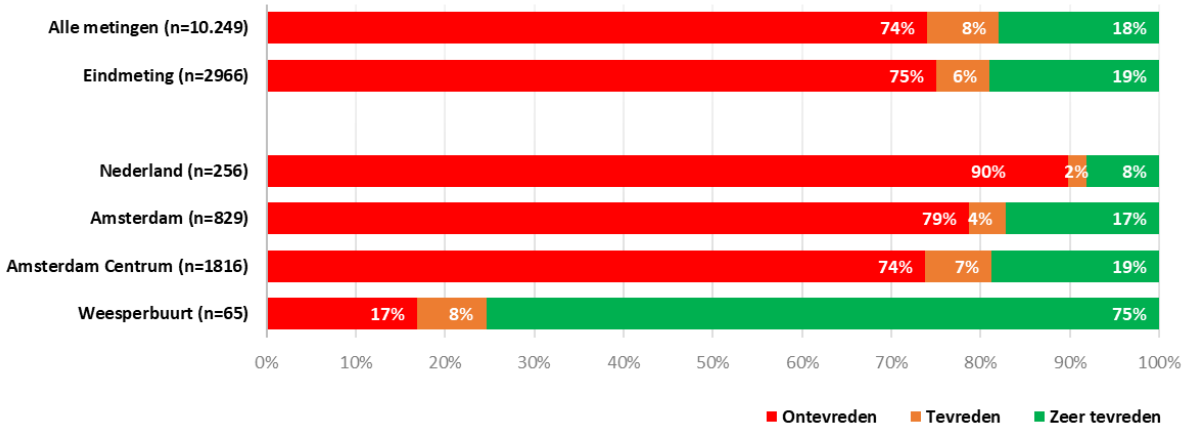
Ook voor de groep ‘zeer tevreden’ is sprake is van verandering. In figuur 10 is te zien dat het percentage daalde van 100% bij de 0-meting (n-=246) naar 82% bij de 1-meting en de 2-meting en eindigde met 84% bij de eindmeting. De meeste mensen veranderde naar ‘tevreden’, circa 2/3 deel.

5.3 Tevredenheid en locatie

Vrijwel alle deelnemers aan het panel hebben gegevens over de eigen postcode verstrekt (99,9%). Op basis hiervan kan een relatie gelegd worden tussen de locatie van respondenten en de tevredenheid. Deze relatie is uitgewerkt in een aantal overzichtskaarten. Iedere respondent is op deze kaarten weergegeven met een cirkel en een kleur.

Uit figuur 11 blijkt dat de eindmeting een representatief beeld geeft over de tevredenheid in vergelijking met alle uitgevoerde metingen. Omwille van de leesbaarheid is daarom alleen de eindmeting in dit rapport gepresenteerd.

Relatie tevredenheid-locatie eindmeting t.o.v. alle metingen - *Figuur 11*



	ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Nederland	90% (n=230)	2% (n=5)	8% (n=21)
Amsterdam (minus centrum)	79% (n=652)	4% (n=34)	17% (n=143)
Amsterdam Centrum (minus Weesperbuurt)	74% (n=1340)	7% (n=135)	19% (n=341)
Weesperbuurt	17% (n=11)	8% (n=5)	75% (n=49)

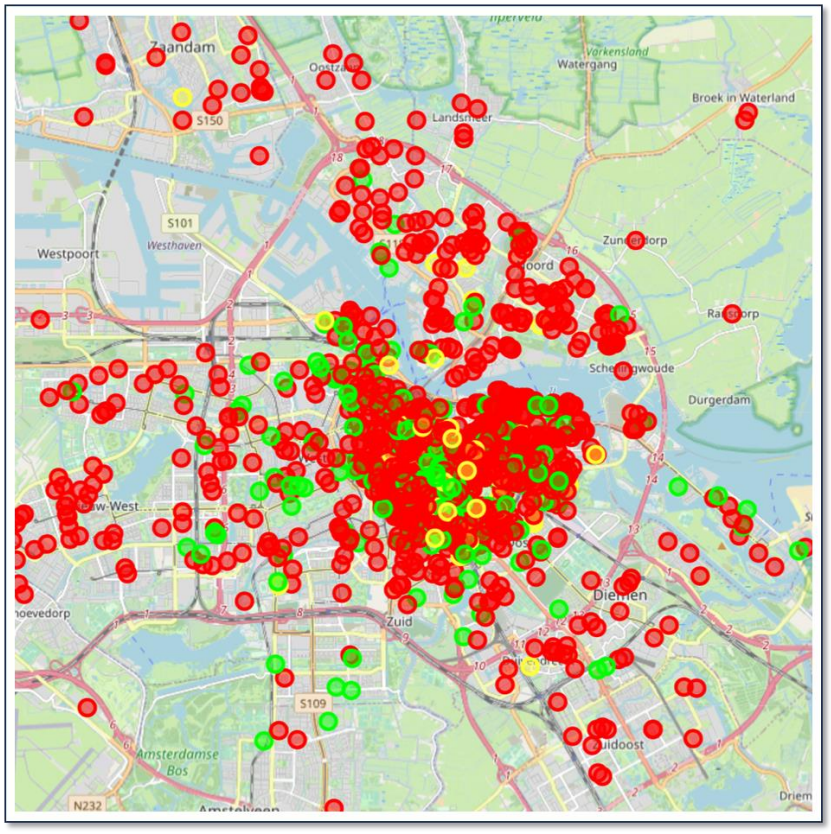
Zoals blijkt uit figuur 11 zijn mensen die niet woonachtig zijn in Amsterdam over het algemeen negatiever over de pilot. De mensen in de Weesperbuurt zijn significant positiever.

De navolgende overzichtskaarten (figuur 12 t/m 15) bevestigen het beeld dat respondenten met postcodes in de directe omgeving van de Weesperstraat positiever zijn over de pilot.

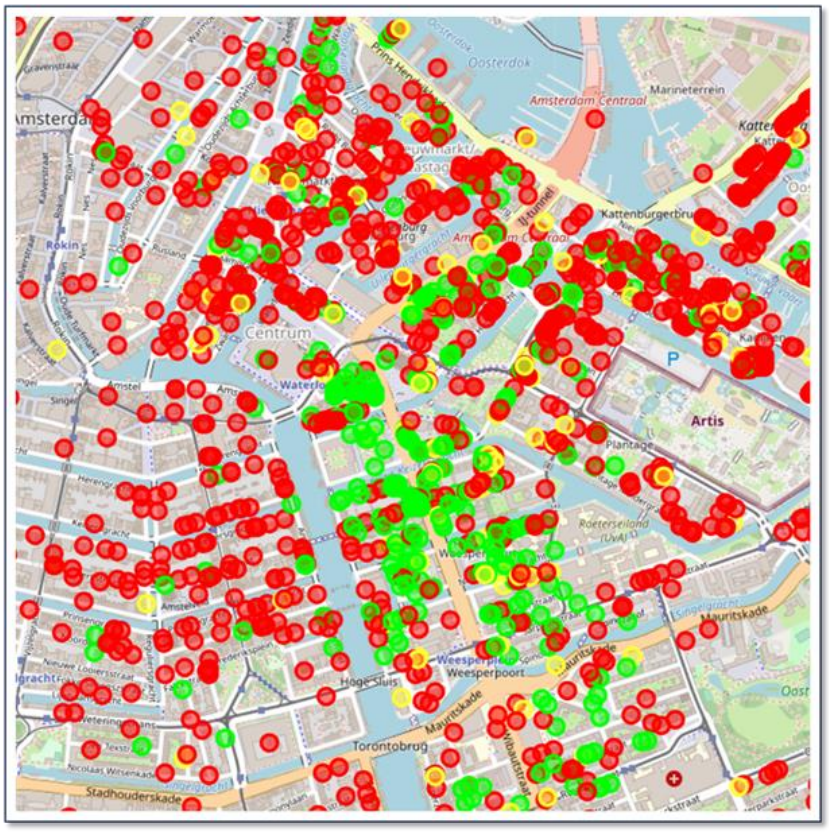
Overzichtskaart tevredenheid-locatie eindmeting Nederland - *Figuur 12*



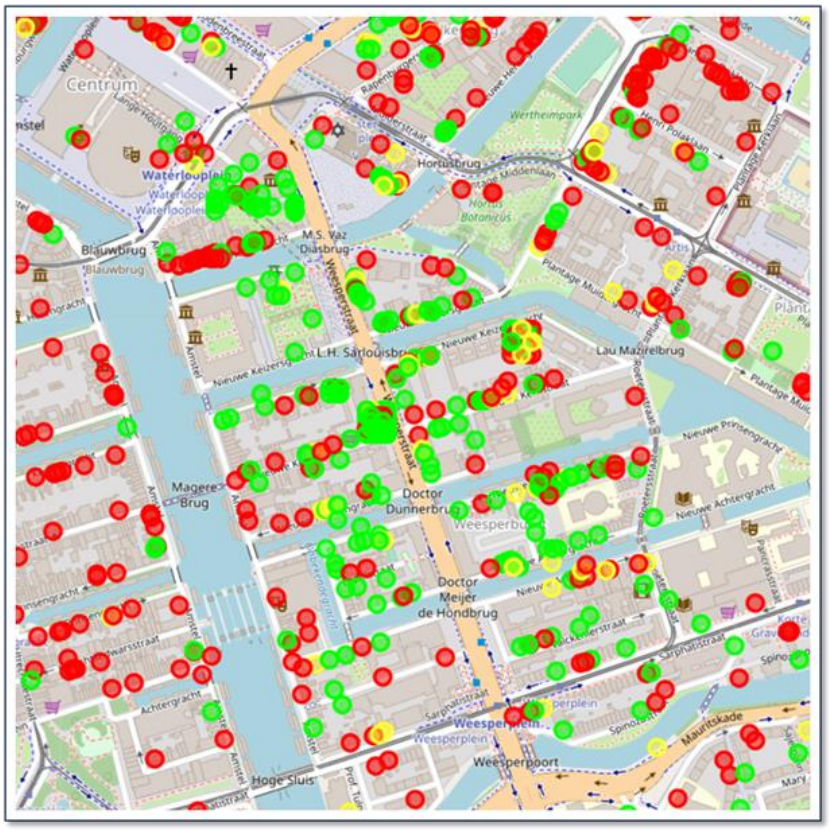
Overzichtskaart tevredenheid-locatie eindmeting Amsterdam - *Figuur 13*



Overzichtskaart tevredenheid-locatie eindmeting Amsterdam Centrum/Oost - *Figuur 14*

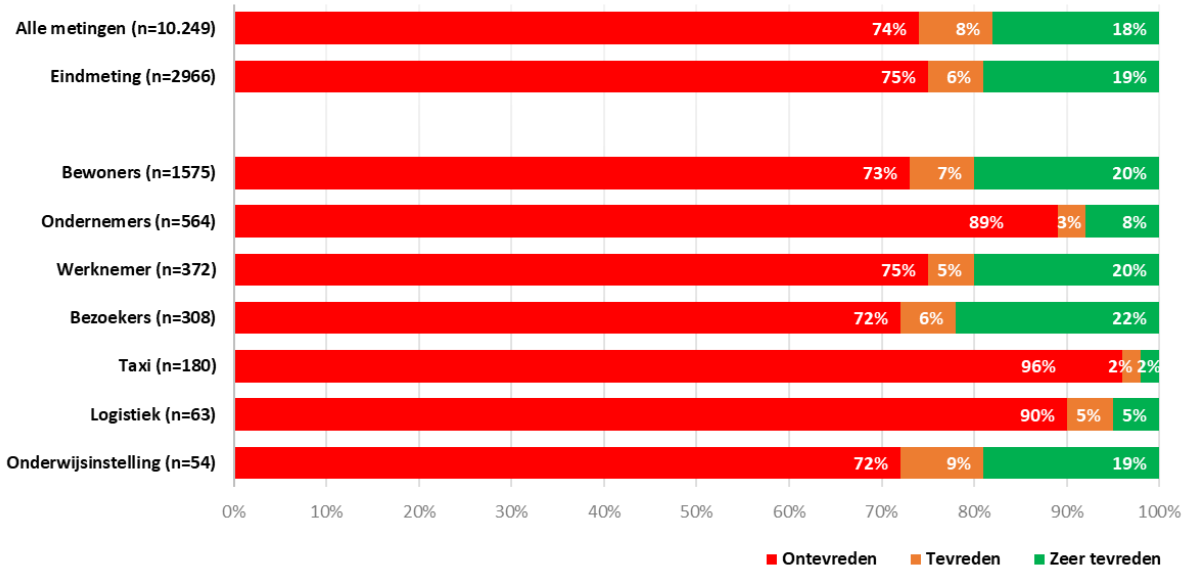


Overzichtskaart tevredenheid-locatie eindmeting Weesperbuurt - *Figuur 15*



5.4 Tevredenheid en type stakeholder

Relatie tevredenheid-type stakeholder eindmeting t.o.v. alle metingen - *Figuur 16*

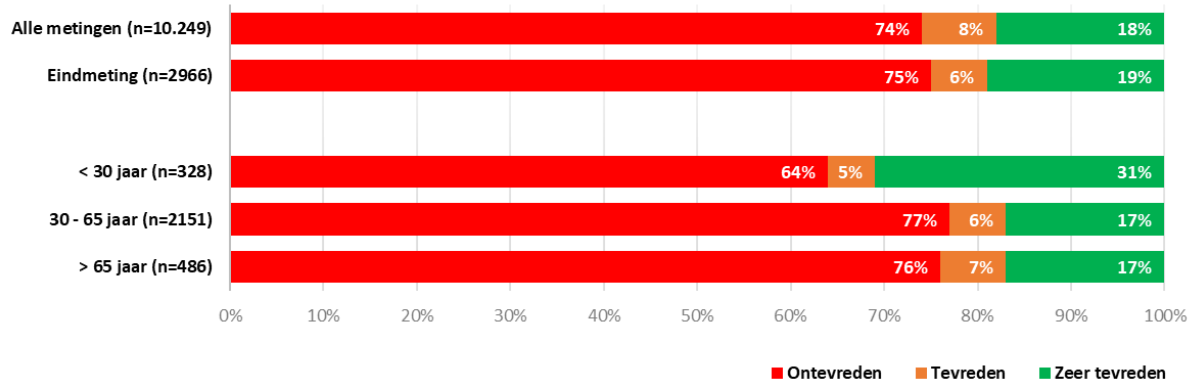


	ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Bewoners	73% (n=1575)	7% (n=157)	20% (n=439)
Ondernemers	89% (n=501)	3% (n=19)	8% (n=44)
Werknemers	75% (n=277)	5% (n=19)	20% (n=76)
Bezoekers	72% (n=221)	6% (n=19)	22% (n=68)
Taxi	96% (n=173)	2% (n=3)	2% (n=4)
Logistiek	90% (n=57)	5% (n=3)	5% (n=3)
Onderwijsinstelling	72% (n=39)	9% (n=5)	19% (n=10)

Figuur 16 geeft de relatie tussen tevredenheid en de achtergrond van respondenten (type stakeholder) weer. Dit is uitgewerkt voor de eindmeting. Hieruit blijkt dat taxichauffeurs, mensen uit de logistieke sector en ondernemers meer dan gemiddeld negatief zijn over de pilot.

5.5 Tevredenheid en leeftijd

Relatie tevredenheid-leeftijd eindmeting t.o.v. alle metingen - *Figuur 17*



	ontevreden	tevreden	zeer tevreden
< 30 jaar	% (n=209)	% (n=17)	% (n=102)
30 – 65 jaar	% (n=1656)	% (n=126)	% (n=369)
> 65 jaar	% (n=368)	% (n=36)	% (n=82)

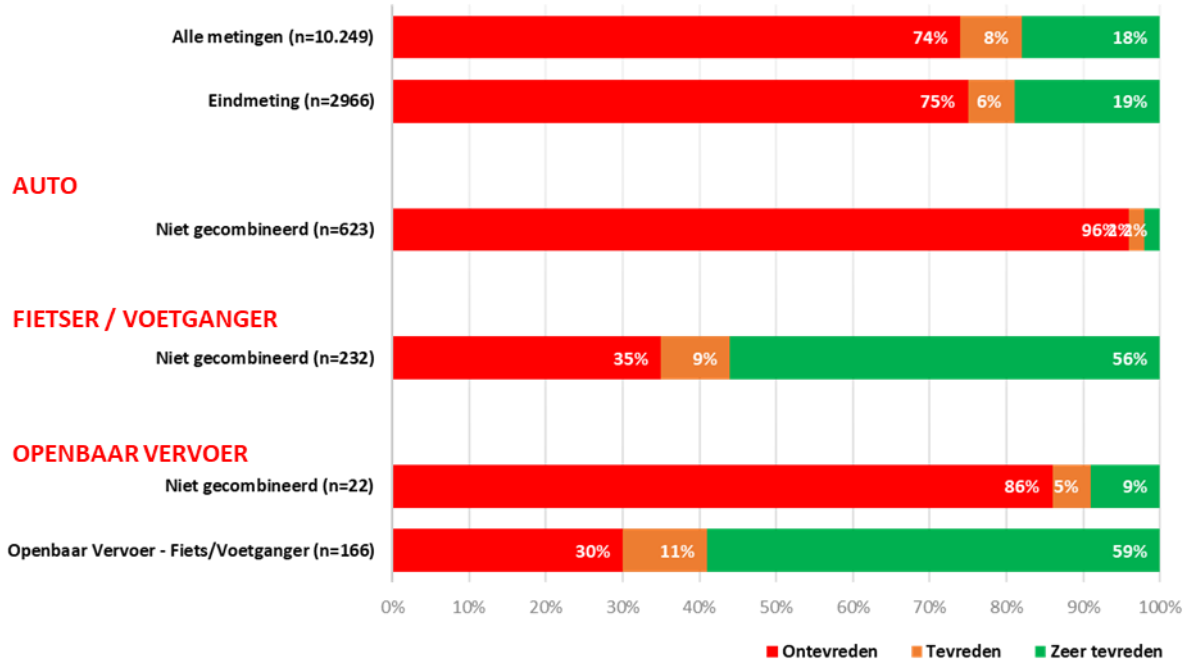
Figuur 17 geeft de relatie tussen tevredenheid en de leeftijd van respondenten weer. Dit is uitgewerkt voor de eindmeting. Hieruit blijkt dat mensen jonger dan 30 jaar de pilot minder negatief beoordelen dan andere leeftijdscategorieën.

5.6 Tevredenheid en verkeersmodaliteit

In figuur 18 staan de resultaten weergegeven van respondenten in relatie tot modaliteit, onderverdeeld in auto, fiets/voetganger en gebruiker van het openbaar vervoer. Dit afgezet tegen de gemiddelde tevredenheid.

Er is hier gekeken naar de respondenten die aangegeven hebben van maar één modaliteit gebruik maken (niet gecombineerd). Bij openbaar vervoer bleek de groep die enkel gebruik maakt van OV maar uit 22 personen te bestaan. Daarbij bleek een combinatie met de modaliteit fiets/voetganger tot een significant anders verdeelde tevredenheid te leiden. Daarom is deze hier nog apart uitgelicht.

Relatie tevredenheid-verkeersmodaliteit eindmeting t.o.v. alle metingen - *Figuur 18*



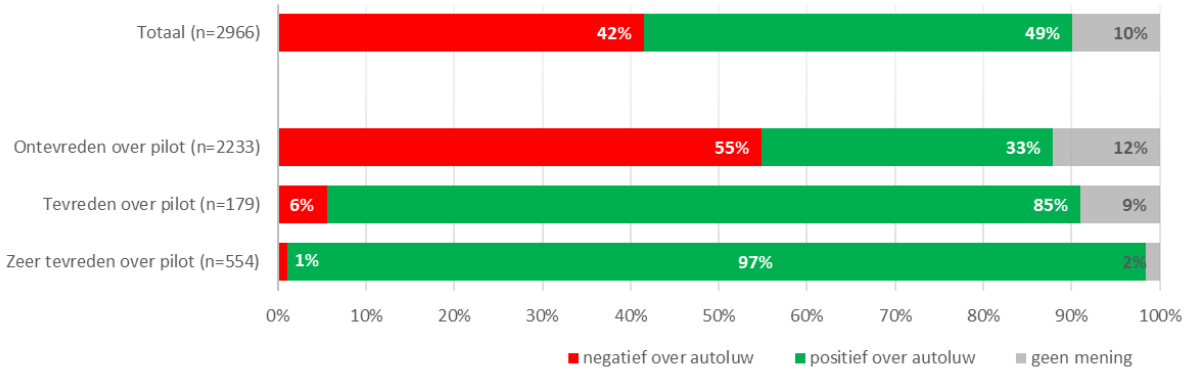
Uit figuur 18 blijkt dat automobilisten over de gehele linie zeer negatief zijn over de pilot. Het al dan niet gebruik van andere modaliteiten, zoals fiets of openbaar vervoer heeft nauwelijks invloed.

Fiets/voetgangers zijn juist wel positief over de pilot: 56% is zeer tevreden. Fietsers/voetgangers die ook gebruik maken van het openbaar vervoer zijn zelfs nog iets positiever.

Er is een kleine groep respondenten die aangeeft alleen gebruik te maken van het openbaar vervoer en niet per auto, voet of fiets te reizen (n=22). Deze kleine groep is zeer negatief over de pilot: 86% is ontevreden.

5.7 Tevredenheid en voornemen Amsterdam autoluw

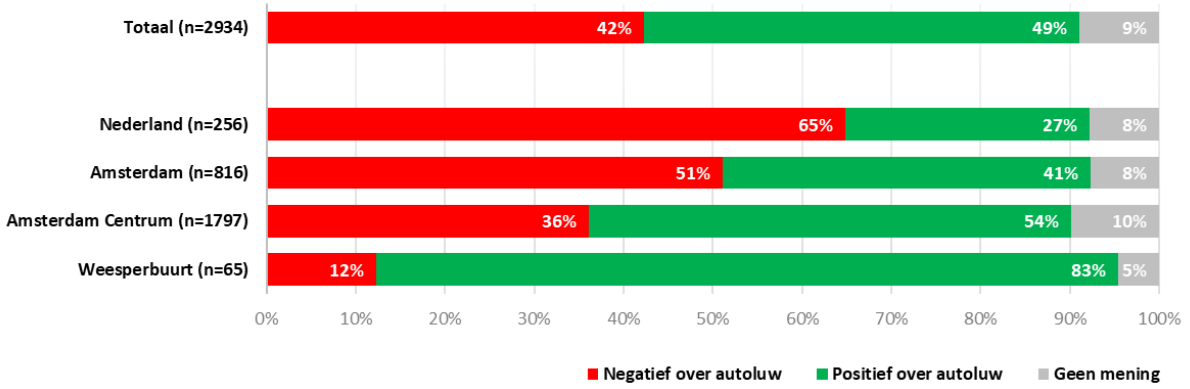
Relatie tevredenheid & voornemen Amsterdam autoluw – *Figuur 19*



	Negatief autoluw	Positief A'dam autoluw	Geen mening autoluw
Totaal (alle meningen)	42% (n=1240)	49% (n=1431)	10% (n=263)
Ontevreden over de pilot	55% (n=1224)	33% (n=739)	12% (n=270)
Tevreden over de pilot	6% (n=10)	85% (n=153)	9% (n=16)
Zeer tevreden over de pilot	1% (n=6)	97% (n=539)	2% (n=9)

Figuur 19 geeft de relatie weer tussen tevredenheid over de pilot en het voornemen om Amsterdam op termijn autoluw te maken. Hieruit blijkt dat een kwantitatieve meerderheid positief staat tegenover het voornemen om Amsterdam op termijn autoluw te maken.

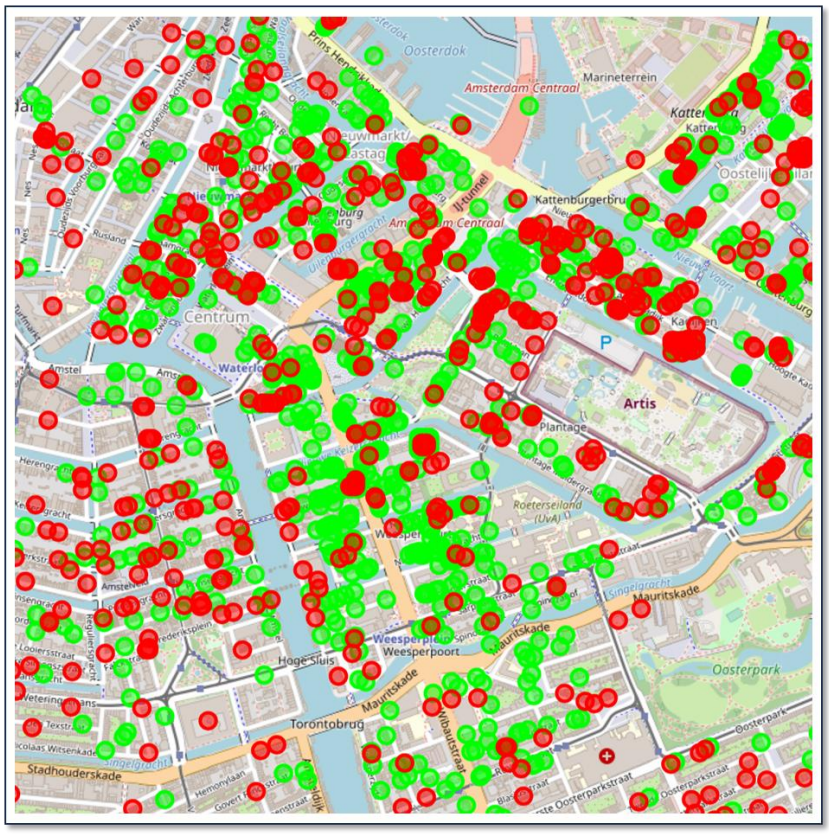
Relatie locatie & voornemen Amsterdam autoluw - *Figuur 20*



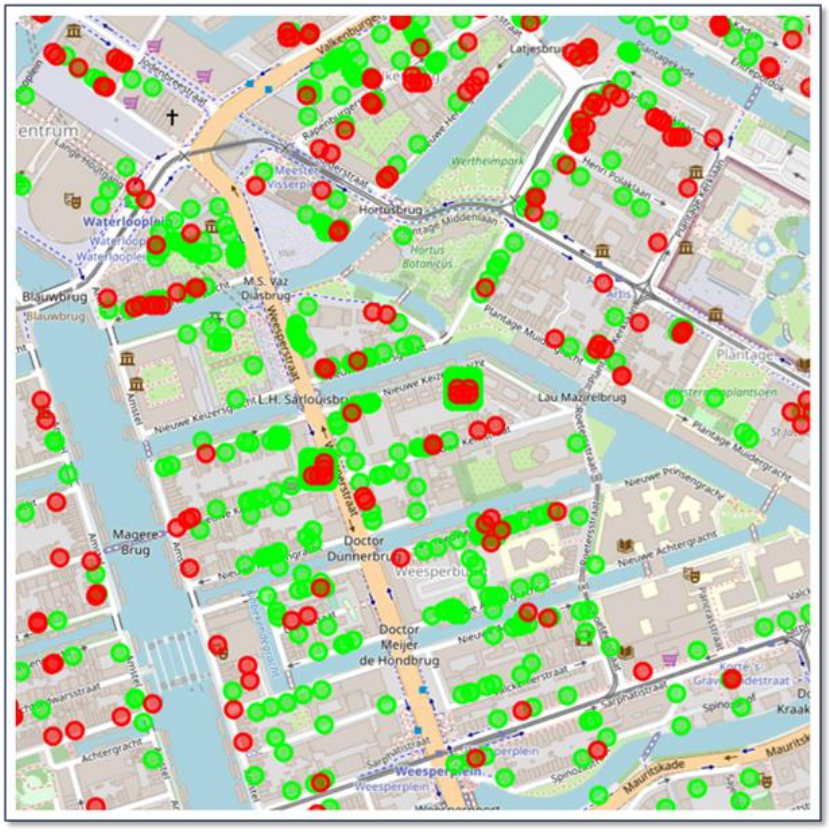
	Negatief autoluw	Positief A'dam autoluw	Geen mening autoluw
Totaal	42% (n=1240)	49% (n=1431)	9% (n=263)
Nederland	65% (n=166)	27% (n=70)	8% (n=20)
Amsterdam (minus centrum)	51% (n=417)	41% (n=336)	8% (n=63)
Amsterdam Centrum (minus Weesperbuurt)	36% (n=649)	54% (n=971)	10% (n=177)
Weesperbuurt	12% (n=8)	83% (n=54)	5% (n=3)

Figuur 20 geeft de relatie weer tussen de locatie van de respondent en het voornemen om Amsterdam autoluw te maken. Hieruit blijkt dat de meeste inwoners uit Amsterdam in principe positief zijn om Amsterdam autoluw te maken. Ook blijkt dat de respondenten met name uit de Weesperbuurt hier voorstander van zijn.

Overzichtskaart locatie-waardering autoluw Amsterdam Centrum/Oost - *Figuur 21*



Overzichtskaart locatie-waardering autoluw Weesperbuurt - *Figuur 22*

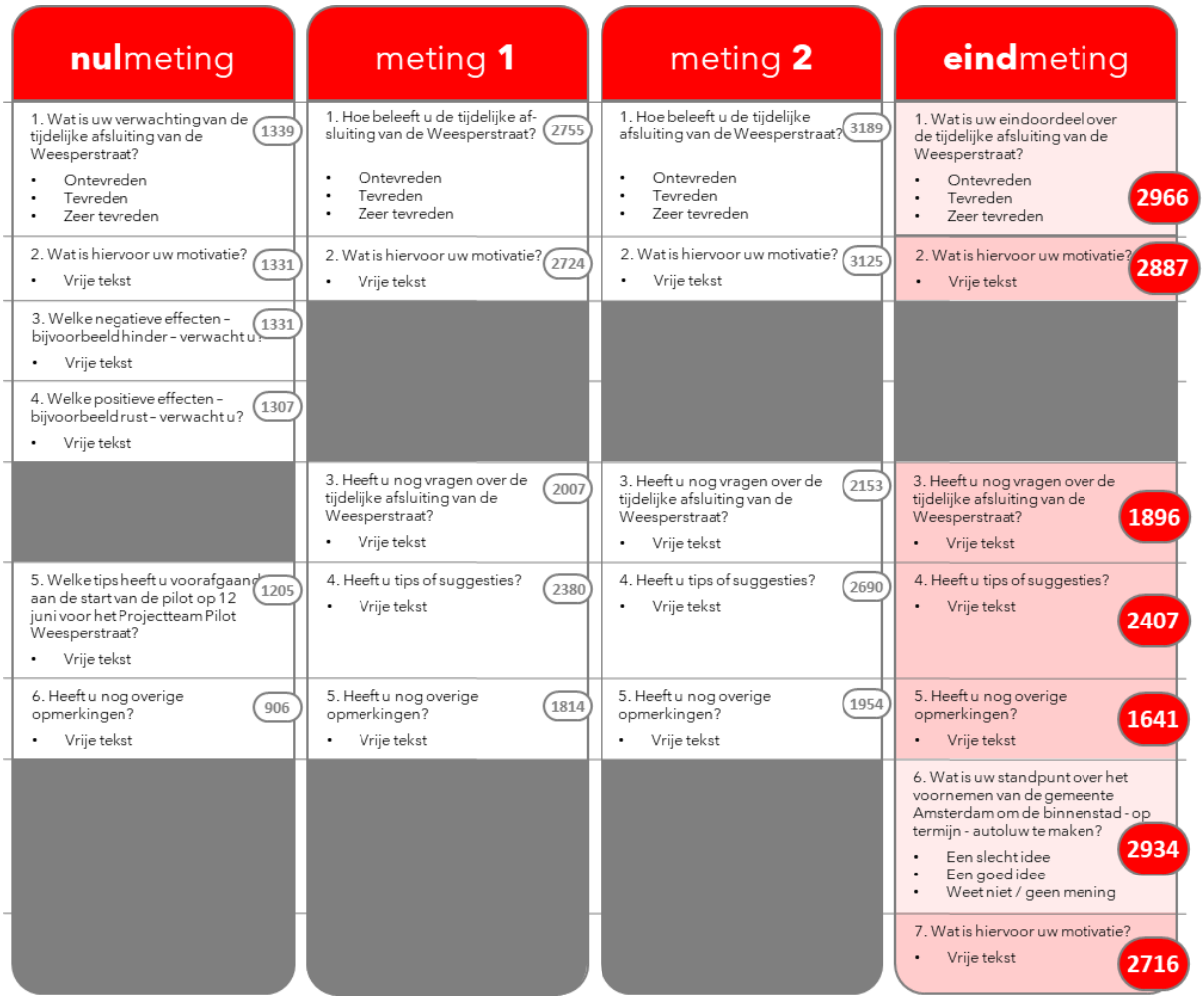


6. KWALITATIEVE ANALYSE

De kwalitatieve analyse geeft de resultaten weer van de vragen met open antwoorden. In totaal zijn er verdeeld over 4 metingen 18 vragen gesteld met vrije antwoord mogelijkheid. Er zijn op deze vragen in totaal 36.474 antwoorden gegeven.

Om de rapportage leesbaar te houden, is er gekozen om in deze rapportage het resultaat van de eindmeting volledig te rapporteren. Dit omdat deze meting het eindoordeel van de respondenten het beste weergeeft. Deze meting omvat in totaal 14481 antwoorden en vertegenwoordig daarmee 40% van het totaal.

Alle vragen per meting + aantallen respons – *Figuur 23*



Bij het verwerken van de 14481 open antwoorden is als volgt te werk gegaan:

1. Samenstellen van de bestanden

Het databastand van meting 4 (in totaal 14.481 open antwoorden) is opgedeeld in de volgende deelbestanden:

- motivatie tevredenheid over de pilot (n = 2887)
  - ontevreden (n=2185)
  - tevreden (n=172)
  - zeer tevreden (n=530)
- vragen over de pilot (n=1896)
- tips en suggesties (n=2407)
- opmerkingen (n=1641)
- standpunt over Amsterdam autoluw (n=2716)
  - ontevreden / negatief autoluw (n=1121)
  - ontevreden / positief autoluw (n=705)
  - tevreden (n=154)
  - zeer tevreden (n=498)
  - geen mening (n=238)

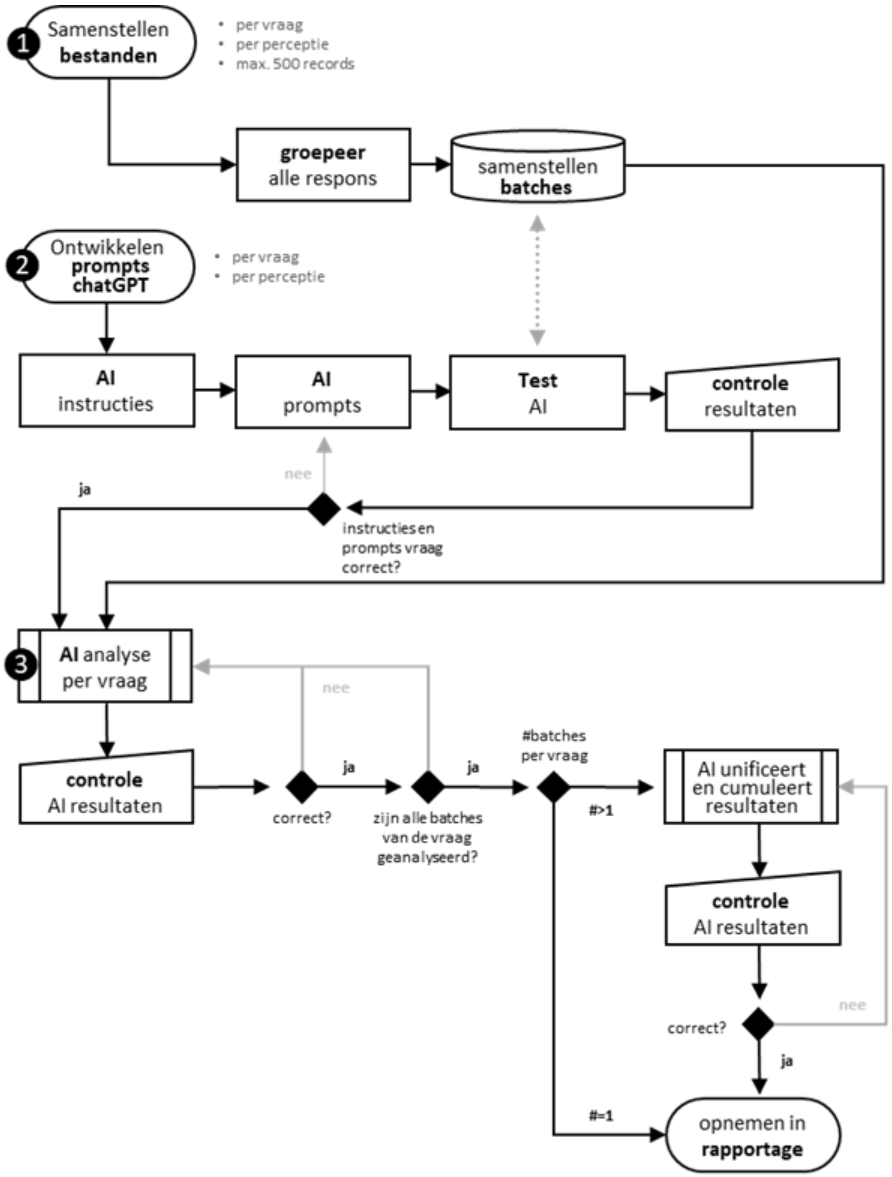
2. AI als hulpmiddel voor verwerken van open antwoorden (ChatGPT)

Bij het verwerken van de open antwoorden is gebruik gemaakt van AI (ChatGPT) als hulpmiddel. Deze tekstrobot is in staat om teksten te interpreteren en te categoriseren. Daarbij is de instructie van de robot (Prompt) van groot belang. Hoe beter deze instructie, hoe betrouwbaarder het resultaat. Om kwaliteit van dit resultaat te borgen zijn diverse tests gedraaid per vraag en zijn menselijke controles op inhoud en aantallen uitgevoerd. Zo is bij elke prompt een controlevraag toegevoegd om te controleren dat *alle data in alle analyses* worden verwerkt.

ChatGPT kan bestanden verwerken tot een omvang van maximaal 500 respondenten per run. Indien de bestanden groter zijn dan 500, dan zijn deze opgesplitst. Zo zijn er voor de groep ontevreden over hun motivatie (n = 2887) 6 deelbestanden aangemaakt. Deze deelbestanden zijn 6x geanalyseerd door ChatGPT. Dit deelresultaat is handmatig samengevoegd tot één eindresultaat. Hier is een inhoudelijke menselijke controle op de data uitgevoerd: zijn de uitkomsten per batch congruent?

Figuur 24 geeft weer wat de processtappen zijn geweest om de data te verwerken. Elk stap is gedocumenteerd en is (op verzoek) verifieerbaar.

Aanpak tekstanalyse met behulp van AI – *Figuur 24*



6.1 Privacy en veiligheid

De privacy van respondenten is gewaarborgd doordat bij alle runs de persoonsgegevens uit de bestanden zijn verwijderd. Daarnaast is er bij de analyses gebruik gemaakt van een betaalde versie van ChatGPT. Deze data worden niet opgeslagen of gedeeld met anderen. Alle data na de sessie worden gewist en is niet toegankelijk voor anderen. Hiermee is de privacy gegarandeerd. Voor eventuele nadere informatie verwijzen wij naar de algemene voorwaarden van ChatGPT.

6.2 Kwalitatieve resultaten voor tevredenheid

“Wat is uw eindoordeel over de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat?”

In hoofdstuk 6 staan de kwalitatieve resultaten weergegeven van de eindmeting. Hierin staat een overzicht van de belangrijkste issues die naar voren kwamen uit de feedback.

6.2.1 Motivatie tevredenheid | ONTEVREDEN

De groep ‘ontevreden’ (n=2185) benoemt in volgorde van belangrijkheid de volgende 5 issues:

1. **Verkeersoverlast** (1148 reacties)
   Een zeer groot aantal respondenten heeft zorgen geuit over de toegenomen verkeersopstoppingen in delen van de stad als gevolg van de pilot. Velen uitten hun frustratie over de toegenomen files en de chaotische verkeerssituaties die ontstonden. Deze overlast had niet alleen invloed op de directe omgeving van de Weesperstraat, maar leidde ook tot verkeersproblemen in omliggende gebieden. Veel respondenten uitten hun ongenoegen over de verhoogde reisafstanden en -tijden. Het werd duidelijk dat de sluiting voor velen een aanzienlijke hinder vormde in hun dagelijkse routines, waarbij sommige mensen aangaven dat ze veel extra kilometers moesten rijden.
2. **Bereikbaarheid** (395 reacties)
   Een aanzienlijk aantal respondenten gaf aan moeite te hebben gehad met het bereiken van hun eigen huis of wijken. De bereikbaarheid van bepaalde gebieden werd ernstig beperkt, wat leidde tot verhoogde reistijden, vertragingen en ongemak. Voor sommigen betekende dit dat ze aanzienlijk meer tijd moesten besteden aan hun dagelijkse woon-werkverkeer, terwijl anderen het moeilijk vonden om essentiële diensten en faciliteiten te bereiken.
3. **Sociale effecten** (297 reacties)
   De afsluiting van de Weesperstraat heeft ook impact gehad op het dagelijks leven van veel mensen. Dit varieerde van persoonlijke stress, moeilijkheden bij het bezoeken van vrienden en familie, tot problemen gerelateerd aan werk en mantelzorg. Diverse respondenten deelden persoonlijke verhalen en uitdagingen die ze tegenkwamen tijdens de sluitingsperiode. Dit varieerde van gezondheidsproblemen en daaruit voortvloeiende afhankelijkheid van de auto, tot families die moeite hadden om hun dierbaren te bezoeken of te ontvangen. Veel respondenten gaven aan dat hun levenskwaliteit was verminderd. Dit werd gevoeld in termen van verminderde sociale interacties, moeilijkheden bij het uitnodigen van gasten en een algemeen gevoel van ongemak in hun dagelijks leven. Sommige mensen voelden zich 'opgesloten' of ervoeren een 'vrijheidsbeperking' als gevolg van de afsluiting.
4. **Milieu effecten** (173 reacties)
   Men dacht dat de pilot bedoeld was om de impact op het milieu te verminderen. Echter voelden sommige respondenten dat de sluiting tot meer milieuproblemen leidde. Dit kwam voornamelijk door het toegenomen verkeer in andere gebieden, wat naar de mening van de respondenten resulteerde in meer uitstoot en luchtverontreiniging. Er zijn zorgen geuit over de toegenomen vervuiling, vooral in delen van de stad waar het verkeer is omgeleid. Er zijn ook zorgen geuit over gezondheidseffecten als gevolg van de toegenomen verkeersdrukte in bepaalde delen van de stad.
5. **Veiligheid** (118 reacties)
   Er waren zorgen over de veiligheid, waarbij sommige respondenten melding maakten van gevaarlijke verkeerssituaties, gefrustreerde bestuurders en andere veiligheidsrisico's. Ook is er voor respondenten sprake van een algemeen gevoel dat er onvoldoende handhaving was om probleemsituaties aan te pakken. Ook waren er zorgen van respondenten over de toegankelijkheid voor hulpdiensten en de potentiële risico's die dit kon opleveren in noodsituaties.

6.2.2 Motivatie tevredenheid | TEVREDEN

Deze categorie ‘tevreden’ is qua omvang veruit de kleinste groep respondenten (n=172). Deze groep omvat een breed scala aan *verschillende meningen*, variërend van algemene tevredenheid tot gemengde gevoelens en negatieve ervaringen. Sommige respondenten gaven aan weinig hinder te hebben ondervonden, terwijl anderen juist specifieke zorgen of opmerkingen hadden. De groep ‘tevreden’ is dus verdeeld: men ziet positieve en negatieve punten. Bij de groepen ‘ontevreden’ en ‘zeer tevreden’ speelt deze grote diversiteit aan verschillende meningen niet.

De groep ‘tevreden’ (n=172) benoemt in volgorde van belangrijkheid de volgende 4 issues:

1. **Verkeershinder & Omleiding** (74 reacties)
   In deze categorie merkten veel respondenten op dat ze hinder ondervonden van verkeersomleidingen. Sommigen spraken over het zogenaamde "waterbedeffect" waarbij verkeer naar andere straten werd omgeleid.
2. **Toegankelijkheid & Bewonersrechten** (72 reacties)
   Veel bewoners uitten hun zorgen over de toegankelijkheid van bepaalde gebieden, vooral vanwege de beperkingen voor auto's. Er werden suggesties gedaan voor oplossingen zoals pasjes of kentekenherkenning voor bewoners om hen betere toegang te geven. Men beschouwd een gemakkelijke toegang tot de eigen buurt als een recht. Dit is een duidelijk thema.
3. **Verkeersrust & Leefbaarheid** (58 reacties)
   Een aantal respondenten waardeerde de vermindering van verkeerslawaai en de algemene rust in bepaalde gebieden. Ze merkten op dat de straten leefbaarder en rustiger werden, wat een positief effect had op de algehele woonervaring.
4. **Milieu & Vervuiling** (17 reacties)
   In deze categorie benadrukten respondenten het belang van een schone en groene omgeving. Ze spraken over de voordelen van verminderde luchtvervuiling en de noodzaak om milieuoverwegingen op de voorgrond te plaatsen bij stadsplanning en verkeersmanagement.

Door groep ‘tevreden’’ genoemde negatieve punten zijn:

1. **Onhandig voor bewoners** (23 reacties)
   Sommige mensen uit de groep ‘tevreden’ ervoeren de afsluiting als onhandig. Vooral voor bewoners die afhankelijk zijn van hun auto's voor dagelijkse activiteiten. De afsluiting heeft voor hen extra aandacht opgeëist, zoals het vinden van alternatieve routes en het omgaan met verkeersopstoppingen.
2. **Matige uitvoering** (7 reacties)
   Een aantal respondenten voelde dat, hoewel het idee goed was, de uitvoering beter had gekund. Ze hadden het gevoel dat er meer gedaan had kunnen worden om de overgang soepeler te laten verlopen en om mogelijke problemen te anticiperen.
3. **Verkeersoverlast elders** (5 reacties)
   Een punt van zorg was dat, hoewel het verkeer in het doelgebied afnam, het elders toenam. Dit "waterbedeffect", waarbij verkeer van het ene gebied naar het andere wordt verplaatst, werd door sommige respondenten als problematisch ervaren.

Door groep ‘tevreden’ genoemde positieve punten zijn:

1. **Rust en leefbaarheid** (65 reacties)
   Veel respondenten waardeerden de toegenomen rust en leefbaarheid in het gebied. De tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat heeft geleid tot een stillere en meer bewoonbare omgeving. Burgers voelden zich comfortabeler in hun buurt en merkten op dat er minder lawaai en overlast was.
2. **Minder verkeer** (16 reacties)
   De afname van het verkeer werd positief beoordeeld. Sommige respondenten gaven de voorkeur aan minder auto's in Amsterdam en vonden het aangenamer om zich door de stad te bewegen zonder de constante drukte van het verkeer.
3. **Minder vervuiling** (13 reacties)
   Respondenten constateerden tijdens de pilot een verbetering in de luchtkwaliteit en een algemene vermindering van vervuiling.

6.2.3 Motivatie tevredenheid | ZEER TEVREDEN

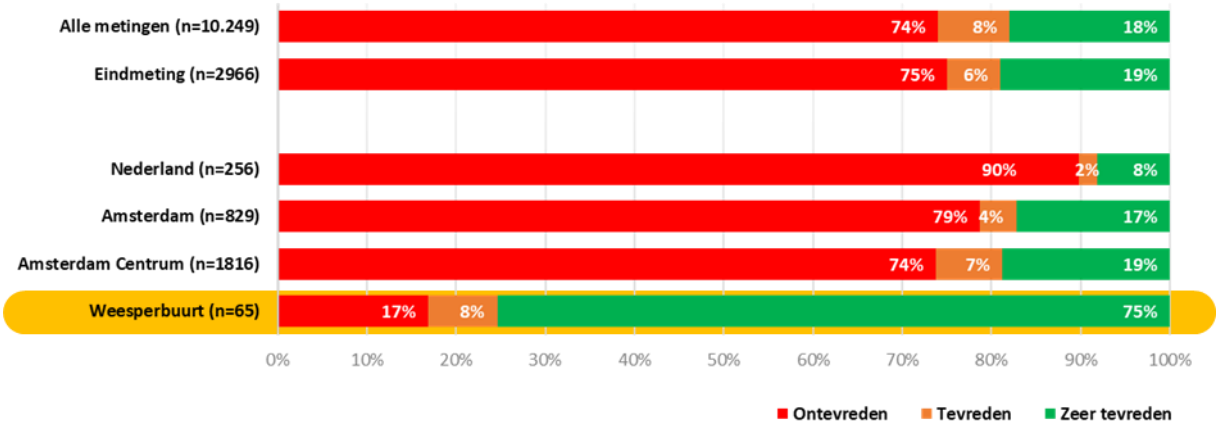
De groep ‘zeer tevreden’ (n=530) benoemt in volgorde van belangrijkheid de volgende 4 issues:

1. **Verkeersvolume en rust** (223 reacties)
   Veel respondenten merkten op dat er door de tijdelijke sluiting van de Weesperstraat een afname was in het verkeersvolume in hun gebied, wat resulteerde in meer rust. Deze rust werd door velen als positief ervaren, vooral omdat het de algehele sfeer en beleving van de omgeving verbeterde. Ze waarderen de verminderde drukte en het gemak waarmee ze nu konden oversteken.
2. **Verkeersveiligheid en comfort** (168 reacties)
   Een aanzienlijk aantal van de zeer tevreden respondenten benadrukt dat de sluiting van de Weesperstraat heeft geleid tot een toename van de verkeersveiligheid. Met name fietsers en voetgangers voelden zich veiliger. Het comfort van het reizen in het gebied, of het nu te voet of met de fiets was, werd als verbeterd ervaren.
3. **Milieu en duurzaamheid** (89 reacties)
   De schonere lucht en verminderde luchtvervuiling waren belangrijke pluspunten voor deze groep respondenten. Ze waardeerden de frissere lucht en merkten een duidelijk verschil op in de luchtkwaliteit. Een klein aantal respondenten noemde ook duurzaamheid als een positief punt van de tijdelijke sluiting. Ze voelden dat het verminderen van verkeer een positieve impact had op het milieu.
4. **Leefbaarheid en woongenot** (46 reacties)
   De leefbaarheid en het woongenot van het gebied rond de Weesperstraat werd door sommigen als verbeterd ervaren. Deze respondenten voelden dat de tijdelijke sluiting bijdroeg aan een betere woonomgeving, minder overlast en een aangenamere sfeer. Men benadrukt om in de toekomst dergelijke initiatieven voort te zetten binnen Amsterdam.

6.3 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - locatie

Zoals uit de kwantitatieve analyse blijkt is er een relatie tussen de tevredenheid en de locatie van de respondent. Dit geldt met name voor mensen die woonachtig zijn in de directe omgeving van de Weesperstraat. Deze respondenten zijn veel positiever over de pilot dan mensen die woonachtig zijn in andere gebieden: 75% van hen is zeer tevreden over de pilot.

Afwijkingen – tevredenheid-locatie – *Figuur 25*



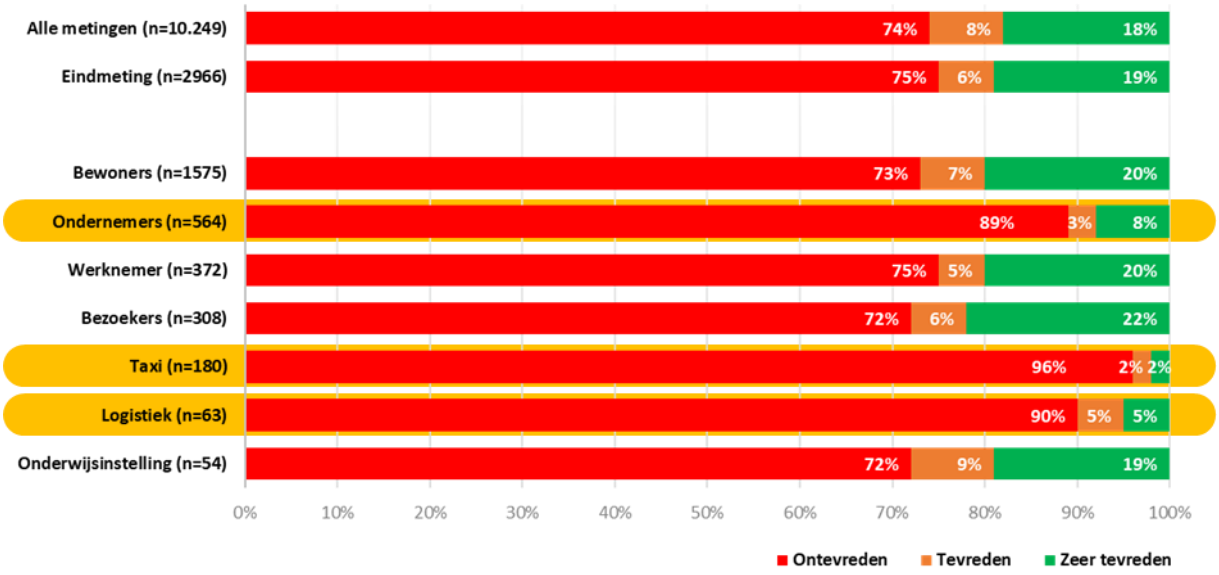
In onderstaande analyse staan de belangrijkste redenen voor tevredenheid betreffende de groep 'Weesperbuurt' weergegeven:

1. **Rust en minder geluidsoverlast** (52 reacties)
   Veel bewoners gaven aan een duidelijke afname van geluidsoverlast te ervaren tijdens de pilot. De afwezigheid van verkeer resulteerde in een rustiger en stiller straatbeeld, wat voor veel bewoners als zeer positief werd ervaren. De rust maakte het aangenamer om buiten te zijn en droeg bij aan een verhoogde levenskwaliteit in de buurt.
2. **Verbeterde luchtkwaliteit en minder vervuiling** (27 reacties)
   Een aanzienlijk aantal respondenten merkte op dat de luchtkwaliteit verbeterde gedurende de pilot. Ze gaven aan minder vervuiling en uitlaatgassen te ervaren, wat leidde tot een gezondere leefomgeving. Het verminderde verkeer had een directe impact op de frisheid van de lucht, wat door veel bewoners als een welkome verandering werd gezien.
3. **Veiligheid en gemak voor voetgangers en fietsers** (26 reacties)
   De veiligheid op straat was een ander prominent thema. Zonder het constante verkeer voelden voetgangers en fietsers zich veiliger bij het oversteken en bewegen door de buurt. Dit gevoel van veiligheid en gemak werd door meerdere respondenten benadrukt als een van de belangrijkste voordelen van de pilot.
4. **Verhoogde sociale interactie en buurtconnectie** (13 reacties)
   Door de rustigere straten nam de sociale interactie tussen buurtbewoners toe. Er was meer gelegenheid voor gesprekken, ontmoetingen en algemene sociale activiteiten in de openbare ruimte. Dit resulteerde in een sterkere gemeenschapsband en een gevoel van verbondenheid onder de bewoners.
5. **Behoefte aan en waardering voor meer groen** (10 reacties)
   Hoewel dit thema door een kleiner aantal respondenten werd aangehaald, werd de wens voor meer groen in de straat en de waardering voor de aanwezige groenvoorzieningen geuit. Groen draagt bij aan een aangenamere leefomgeving en werd door de respondenten gezien als een waardevolle aanvulling op de buurt.

6.4 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - type stakeholder

Een aantal groepen stakeholders, zoals ondernemers, taxichauffeurs en mensen werkzaam in de logistieke sector, zijn meer dan gemiddeld negatief over de pilot. Hun mening wijkt voor meer dan 10% af van de referentiewaarde (75% = ontevreden). Zie onderstaande figuur.

Afwijkingen – tevredenheid-type stakeholder – *Figuur 26*



In onderstaande analyse zijn de belangrijkste redenen voor deze verschillende groepen weergegeven.

6.4.1 Relatie tevredenheid - type stakeholder | ONDERNEMERS

De belangrijkste motivatie voor ontevredenheid onder ondernemers is:

1. **Verkeer en opstoppingen** (258 reacties)
   Veel ondernemers hebben hun zorgen geuit over verkeersproblemen en opstoppingen die zijn ontstaan als gevolg van de tijdelijke sluiting van de Weesperstraat. Men heeft klachten over slechte verbindingen binnen de stad, files en algemene verkeerscongestie.
2. **Tijdverlies en overlast** (176 reacties)
   Een aanzienlijk aantal ondernemers merkte op dat ze meer kilometers moesten rijden en dat hun reistijden toenamen. Dit leidt tot tijdverlies wat de bedrijfsvoering hinderde.
3. **Testen en methodologie** (44 reacties)
   Een aantal ondernemers heeft kritiek geuit op de manier waarop de pilot werd uitgevoerd. Ze waren van mening dat er betere manieren waren om de effecten te testen, zoals computermodellen, zonder directe impact op de bevolking. Er waren ook opmerkingen over de gebruikte methodologieën en systemen, zoals stickers voor ambulances die als verouderd werden beschouwd.
4. **Probleemverplaatsing** (14 reacties)
   Een kleinere groep ondernemers vond dat de pilot het onderliggende probleem niet echt oploste, maar verplaatste. Er was een gevoel dat de maatregelen niet effectief waren in het aanpakken van de kern van het probleem.

6.4.2 Relatie tevredenheid - type stakeholder | TAXI

Belangrijkste motivatie voor ontevredenheid onder taxichauffeurs is:

1. **Verkeershinder** (47 reacties)
   Veel taxichauffeurs hebben hun zorgen geuit over de verkeershinder die is ontstaan door de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat. Dit omvatte feedback over toegenomen verkeersopstoppingen, omleidingen en algemene belemmering van de normale verkeersstroom. Er waren ook zorgen over de veiligheid, vooral voor voetgangers, fietsers en andere weggebruikers vanwege de omleidingen en druk verkeer.

2. **Toegankelijkheid en bereikbaarheid** (20 reacties)
   Taxichauffeurs gaven aan dat ze moeite hadden met het bereiken van bepaalde delen van de stad of hun bestemmingen vanwege de afsluiting.
3. **Milieu-impact** (17 reacties)
   Men vroeg zich af wat de potentiële negatieve milieueffecten van de afsluiting zijn. Dit in verband met verhoogde emissies als gevolg van verkeersopstoppingen en algemene vervuiling.
4. **Besluitvorming en communicatie** (5 reacties)
   Enkele taxichauffeurs hebben hun bezorgdheid geuit over hoe het besluit werd genomen en hoe het aan het publiek werd gecommuniceerd. Er waren opmerkingen over het gebrek aan duidelijke communicatie en de logica achter het initiatief.

6.4.3 Relatie tevredenheid - type stakeholder | LOGISTIEK

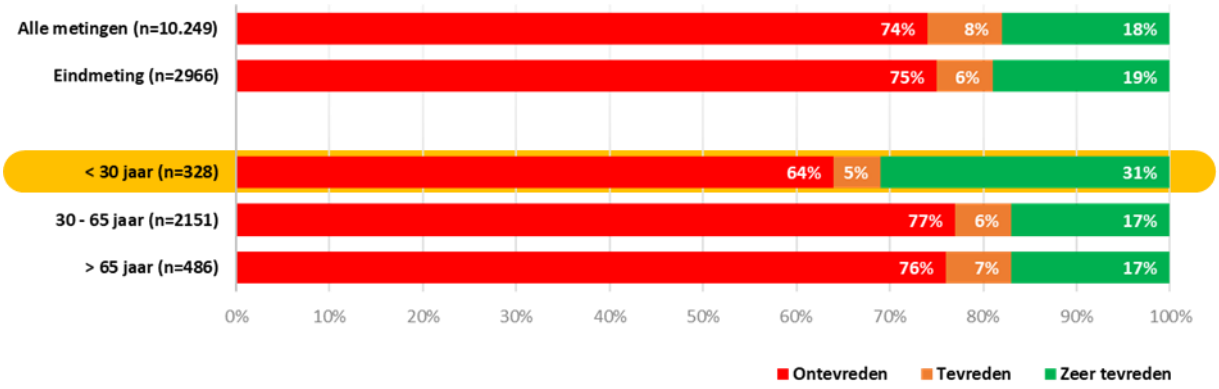
De belangrijkste motivatie voor ontevredenheid in de logistieke sector zijn:

1. **Verhoogde reistijden en vertragingen** (12 reacties)
   Respondenten uit de logistieke sector gaven aan dat de tijdelijke sluiting van de Weesperstraat leidde tot aanzienlijk verhoogde reistijden. Dit leidde tot veel frustratie bij bestuurders.
2. **Financiële impact** (11 reacties)
   Er werd melding gemaakt van financiële lasten als gevolg van de tijdelijke sluiting. Bedrijven merkten op dat ze met extra kosten werden geconfronteerd, zoals de noodzaak om extra voertuigen in te zetten. Bovendien gaven sommige respondenten aan dat de sluiting heeft geleid tot operationele inefficiënties, wat hun bedrijfsvoering negatief beïnvloedde.
3. **Impact op bezorging van bestellingen** (5 reacties)
   De tijdelijke sluiting had gevolgen voor de toegankelijkheid van bepaalde gebieden, wat problemen opleverde voor bezorgers. Sommige respondenten gaven aan dat leveranciers weigerden te komen vanwege de sluiting.

6.5 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - leeftijd

Respondenten jonger dan 30 jaar zijn relatief minder negatief over de pilot dan andere leeftijdsgroepen. Deze groep wijkt meer dan 10% af van de 75% ontevreden respondenten (=referentiewaarde).

Afwijkingen – tevredenheid-leeftijd – *Figuur 27*



Uit figuur 27 blijkt dat respondenten jonger dan 30 jaar positiever zijn over de pilot dan andere leeftijdsgroepen. Zeer tevreden respondenten noemen de volgende positieve issues:

1. **Algemene tevredenheid** (52 respondenten)
Men is met name positief over het algemene effect van de tijdelijke sluiting van de Weesperstraat. Ze vonden de stad leefbaarder, ervaarden meer plezier en vonden de algehele ervaring beter.

2. **Rust en verminderd lawaai** (45 respondenten)
Een terugkerend thema was het verhoogde gevoel van rust en de opmerkelijke afname van lawaai. Veel respondenten uit deze groep waardeerden de verminderde geluidsoverlast van auto's en motoren.

3. **Genot van openbare ruimtes** (31 respondenten)
Door de vermindering van verkeer konden burgers meer genieten van openbare ruimtes zoals parken, straten en balkons. Velen merkten op dat ze meer tijd buitenshuis doorbrachten, of het nu ging om een lunchpauze of gewoon een wandeling.

4. **Betere luchtkwaliteit** (21 respondenten)
In de beleving van respondenten was er sprake van een duidelijk verbeterde luchtkwaliteit. Veel inwoners hebben positieve veranderingen opgemerkt in de lucht die ze inademen, wijzend op een vermindering van vervuiling en een gezondere omgeving.

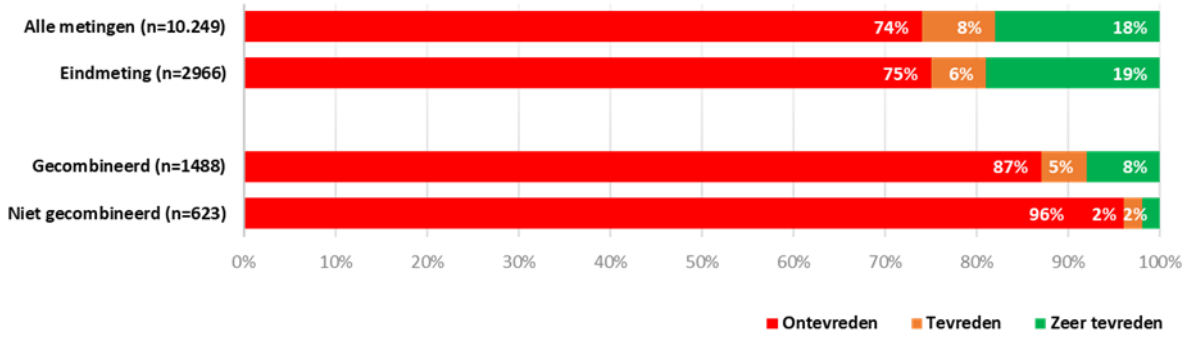
5. **Veiligheid en toegankelijkheid** (21 respondenten)
De veiligheid voor fietsers en voetgangers werd benadrukt als een belangrijk voordeel van de tijdelijke sluiting. Er was een algemeen gevoel dat de straten veiliger waren om over te steken en toegankelijker voor niet-gemotoriseerde vervoerswijzen.

6.6 Afwijkingen | Relatie tevredenheid - verkeersmodaliteit

In figuur 28 tot en met 30 staan de resultaten weergegeven van respondenten in relatie tot modaliteit, onderverdeeld in auto, fiets/voetganger en gebruiker van het openbaar vervoer. Het gebruik van modaliteiten kan gecombineerd zijn. In de overzichten staan de resultaten van zowel gecombineerd als niet gecombineerd gebruik weergegeven.

6.6.1 Relatie tevredenheid - verkeersmodaliteit | AUTO

Afwijkingen – tevredenheid-modaliteit auto – *Figuur 28*



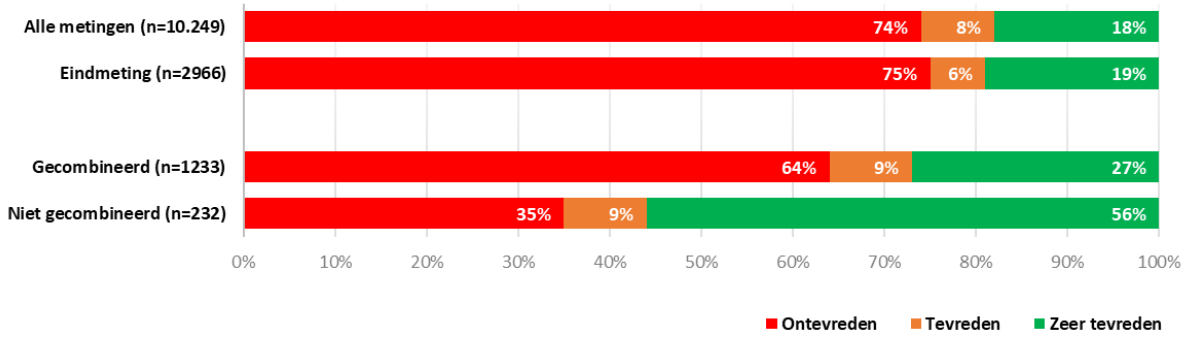
Automobilisten zijn vaker ontevreden (87%, gecombineerd met andere modaliteiten) over de pilot dan het gemiddelde (gemiddelde = 75% ontevreden).
Ontevreden automobilisten noemen de volgende belangrijkste argumenten:

1. **Verkeersoverlast** (602 reacties)
   Veruit het meest voorkomende issue voor ontevredenheid onder automobilisten betrof verkeersoverlast. Velen gaven aan dat de sluiting leidde tot extra files en verkeersdrukte in omliggende gebieden, wat resulteerde in ongemak, irritaties en overlast voor iedereen. Veel automobilisten uitten hun frustratie over de verminderde bereikbaarheid van hun buurt en de stad als geheel.
2. **Algemene ontevredenheid** (399 reacties)
   Een aanzienlijk aantal automobilisten uitte algemene ontevredenheid over de tijdelijke sluiting. Veel respondenten gaven aan dat ze het gevoel hadden dat het initiatief niet goed doordacht was, terwijl anderen specifieke adviezen gaven over hoe de situatie in de toekomst kan worden verbeterd.
3. **Milieu en uitstoot** (120 respondenten)
   Er zijn zorgen geuit over de mogelijke negatieve milieu-impact van de sluiting. Hoewel het doel van de sluiting wellicht was om de uitstoot in het specifieke gebied van de Weesperstraat te verminderen, suggereren sommige respondenten dat de omleidingen en verkeersopstoppingen elders in de stad mogelijk hebben geleid tot een toename van de algehele uitstoot en vervuiling.
4. **Onleefbaarheid** (66 respondenten)
   Sommige respondenten geven aan dat de pilot bepaalde gebieden onleefbaar heeft gemaakt. Dit wordt toegeschreven aan een combinatie van verhoogde uitlaatgassen, geluidsoverlast en algemene overlast door omgeleid verkeer.
5. **Plan en besluitvorming** (49 respondenten)
   Er is kritiek geuit op de manier waarop het plan voor de tijdelijke sluiting werd geïmplementeerd. Sommige respondenten voelen dat er niet voldoende is nagedacht over de gevolgen voor bewoners en automobilisten, en dat de besluitvorming en planning niet transparant of weloverwogen waren.

6.6.2 Relatie tevredenheid - verkeersmodaliteit | FIETS/VOETGANGER

Voetgangers / fietsers die **GEEN** beschikking hebben over een auto, waren duidelijk veel positiever. Uit figuur 29 blijkt dat 56% zeer tevreden was over de pilot.

Fietsers en voetgangers die geen beschikking hebben over auto – *Figuur 29*



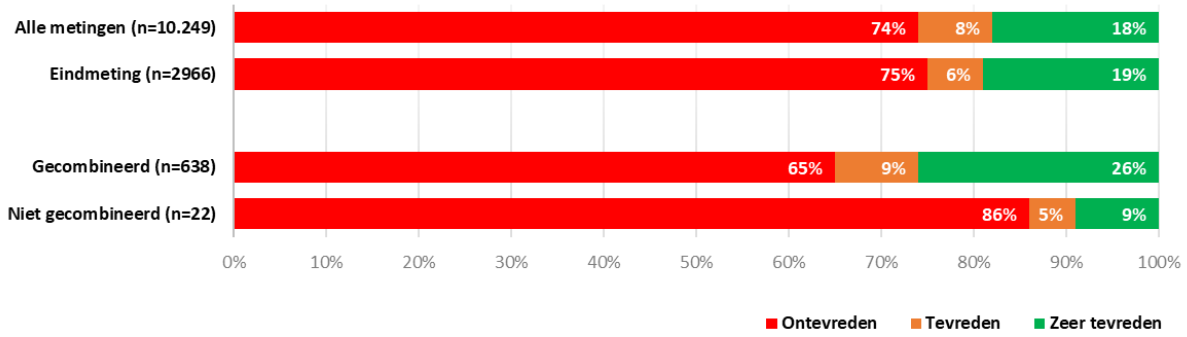
	ontevreden	tevreden	zeer tevreden
Fietsers / voetgangers zonder auto	35% (n=82)	9% (n=20)	56% (n=130)

'Zeer tevreden' fietsers/voetgangers zonder auto noemen de volgende belangrijkste argumenten:

1. **Verkeersveiligheid (58 respondenten)**
   Veel voetgangers / fietsers zonder auto uitten hun tevredenheid over de verbeterde verkeersveiligheid en verlaagde snelheid van voertuigen in het gebied. Er waren opmerkingen over minder auto's die met hoge snelheden reden, wat heeft bijgedragen aan een veiligere omgeving voor voetgangers en fietsers.
2. **Betere leefomgeving (37 respondenten)**
   Een aantal respondenten uitte algemene tevredenheid over het initiatief en merkte op dat het een welkome positieve verandering in het pilotgebied bracht. Zij waardeerden de inspanningen van de gemeente en voelden dat de veranderingen bijdroegen aan een betere leefomgeving. Enkele respondenten benadrukten de positieve invloed op de leefbaarheid van hun straat of buurt. Ze merkten op dat er een sterkere gemeenschapsband was, mede dankzij de rustigere en veiligere straten.
3. **Luchtkwaliteit (28 respondenten)**
   De verbeterde luchtkwaliteit en positieve milieueffecten werden door verschillende respondenten benadrukt. De vermindering van voertuigverkeer heeft niet alleen de uitstoot verminderd, maar heeft ook bijgedragen aan een schonere en gezondere omgeving.
4. **Weinig parkeerproblemen (19 respondenten)**
   Hoewel sommige respondenten initieel bezorgd waren over mogelijke parkeerproblemen als gevolg van de wegafsluiting, merkten velen op dat deze problemen niet zo groot waren als verwacht. De herverdeling van de ruimte en het verminderde verkeer hebben de parkeerdruk in sommige gebieden verlicht.

6.6.3 Relatie tevredenheid - verkeersmodaliteit | OPENBAAR VERVOER

Afwijkingen – tevredenheid-modaliteit openbaar vervoer – *Figuur 30*



Gebruikers van de openbaar vervoer (gecombineerd met andere modaliteiten) zijn *minder negatief* (65%) over de pilot dan het gemiddelde (gemiddeld = 75% ontevreden).

'Zeer tevreden' gebruikers van het openbaar vervoer, noemen de volgende belangrijkste argumenten:

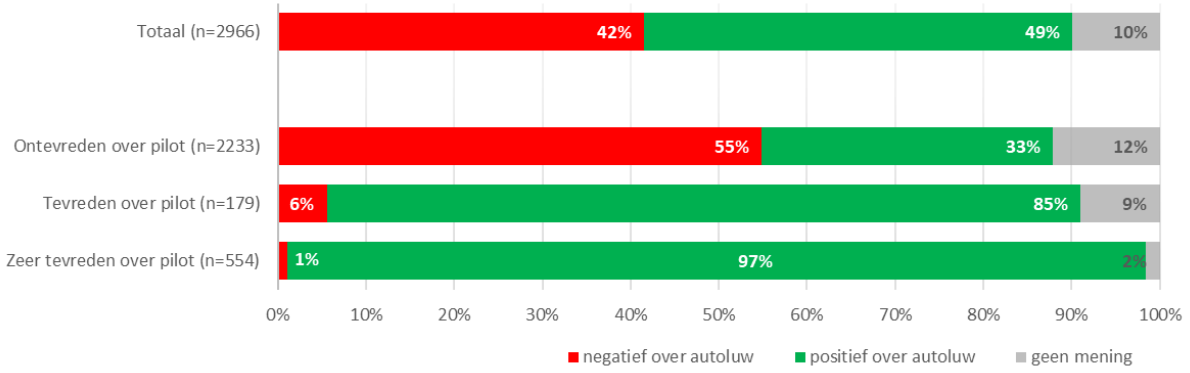
1. **Verkeersveranderingen** (53 reacties)
   Veel gebruikers van het OV hebben opgemerkt dat er significante verkeersveranderingen waren na de tijdelijke sluiting van de Weesperstraat. Deze veranderingen omvatten een duidelijke vermindering van het autoverkeer, minder congestie in bepaalde gebieden, en een algehele verschuiving van verkeerspatronen.
2. **Rust en stilte** (48 reacties)
   Een andere gewaardeerd voordeel van de sluiting was de verhoogde rust en stilte in de omgeving. Gebruikers van het OV merkten op dat er een merkbare daling was van lawaai, vooral van verkeer. Dit leidde tot een meer vredige omgeving, wat bijzonder gewaardeerd werd door degenen die in de buurt wonen of werken.
3. **Algemene leefbaarheid** (41 reacties)
   Veel gebruikers van het OV gaven feedback over de algemene leefbaarheid en hoe deze verbeterde na de sluiting. Dit omvatte verbeteringen in de omgevingskwaliteit, een gevoel van meer gemeenschapscohesie, en een betere ervaring voor zowel bewoners als bezoekers.
4. **Vermindering van vervuiling** (36 reacties)
   Een aanzienlijk aantal respondenten merkte op dat er een vermindering was van vervuiling, met name luchtvervuiling. De afname van voertuigen leidde tot schonere lucht en een gezondere omgeving.

Er is een kleine groep (n=22) die uitsluitend gebruik maakt van het openbaar vervoer (geen auto en geen fiets/voetganger): 86% van deze groep is ontevreden met de pilot. Zij noemen hoofdzakelijk de langere reistijden als belangrijkste reden voor ontevredenheid.

6.7 Relatie tevredenheid - waardering Amsterdam autoluw

Aan de respondenten is gevraagd wat hun standpunt is over Amsterdam autoluw. De antwoorden zijn onderverdeeld in de groepen ontevreden-tevreden-zeer tevreden. Hierdoor is te zien wat de relatie is tussen de tevredenheid van de respondenten over de pilot en hun standpunt tegenover het voornamen om Amsterdam op termijn autoluw te maken. In onderstaande figuur is dit verband weergegeven.

Afwijkingen – tevredenheid-waardering Amsterdam autoluw – *Figuur 31*



Respondenten die ontevreden zijn over de pilot én negatief staan t.o.v. het voornemen om Amsterdam autoluw te maken, noemen de volgende belangrijkste argumenten:

1. **Noodzaak van auto's** (522 reacties)
   Veel respondenten benadrukten het essentiële belang van auto's in de stad. Zij wezen op de cruciale rol die auto's spelen voor bepaalde beroepen en diensten, zoals taxi's, leveringen, bouwwerkzaamheden en noodhulp. Het volledig beperken van autoverkeer zou deze diensten kunnen hinderen, wat nadelige gevolgen kan hebben voor zowel inwoners als bedrijven. Het sluiten van belangrijke wegen of het verminderen van de doorstroom kan leiden tot problemen in de mobiliteit en het dagelijks leven van de inwoners. Er werd benadrukt dat de auto voor velen nog steeds een essentieel vervoermiddel is, niet alleen voor dagelijkse taken, maar ook voor specifieke activiteiten zoals mantelzorg, werk en recreatie. Het beperken van de toegankelijkheid van het stadscentrum kan hinderlijk zijn voor degenen die daar wonen en werken.
2. **Kwaliteit van openbaar vervoer en andere alternatieven** (210 reacties)
   Voordat overwogen wordt om de stad autoluw te maken, is het essentieel om efficiënte alternatieven te hebben, zoals goed openbaar vervoer. Het is van belang dat deze alternatieven niet alleen beschikbaar zijn, maar ook praktisch en toegankelijk voor alle inwoners. Een aanzienlijk aantal respondenten suggereert dat voordat er drastische maatregelen worden genomen om het autoverkeer te verminderen, het essentieel is om eerst het openbaar vervoer te verbeteren. Er werd voorgesteld om het OV efficiënter, betrouwbaarder en mogelijk zelfs kosteloos te maken, zodat het een aantrekkelijker alternatief wordt voor de auto. De kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer werd door sommige respondenten in twijfel getrokken. Ze gaven aan dat het OV niet altijd een haalbaar alternatief is, vooral voor ouderen en anderen die specifieke behoeften hebben. De toegankelijkheid van Amsterdam is een terugkerend thema, waarbij respondenten benadrukten dat zonder adequate alternatieve vervoersmiddelen, het beperken van auto's de toegang tot bepaalde gebieden zou kunnen verminderen.
3. **Sociale en economische impact** (168 reacties)
   Een groot aantal respondenten maakte zich zorgen over de potentiële sociale en economische gevolgen van het autoluw maken van de stad. Hieronder valt de impact op kleine ondernemers, bewoners die afhankelijk zijn van auto's, en de bredere economische gevolgen voor de stad als geheel. Er werden ook zorgen geuit over mogelijke discriminatie en uitsluiting van bepaalde groepen die niet in staat zijn de stad op een andere manier te bereiken.
4. **Algemene tegenstand tegen beleid** (115 reacties)
   Een aanzienlijk aantal reacties weerspiegelde een bredere tegenstand tegen het idee van het sluiten van wegen of het autoluw maken van de stad. De redenen varieerden van het behoud van de identiteit van Amsterdam als een bruisende stad tot de overtuiging dat de huidige maatregelen al voldoende zijn.
5. **Verkeersveiligheid en omleidingen** (52 reacties)
   Er waren zorgen over de verkeersveiligheid en de mogelijke toename van verkeersongevallen als gevolg van omleidingen en verhoogde druk op andere wegen.

Respondenten die ontevreden zijn over de pilot, maar wél positief staan t.o.v. het voornemen om Amsterdam autoluw te maken (zie figuur 31) noemen de volgende belangrijkste argumenten.:

1. **Auto en bereikbaarheid** (200 respondenten)
   Veel respondenten uitten hun zorgen over de bereikbaarheid van de stad als auto's worden beperkt. Ze benadrukten het belang van het behoud van een zekere mate van bereikbaarheid voor bewoners, bedrijven en diensten. Er is een algemeen gevoel dat hoewel het beperken van auto's gunstig kan zijn voor het milieu, het de dagelijkse routines van de bewoners aanzienlijk kan beïnvloeden, vooral degenen die afhankelijk zijn van hun voertuigen voor werk of andere essentiële activiteiten.
2. **Leefbaarheid en overlast** (162 respondenten)
   De leefbaarheid van de stad staat centraal in de feedback van veel burgers. Respondenten spraken over de behoefte aan een evenwicht tussen het beperken van auto's en het handhaven van een leefbare, bruisende stedelijke omgeving. Er werden zorgen geuit over geluidsoverlast, vervuiling en algemene drukte, en er werd gesuggereerd dat een autoluw beleid deze problemen zou kunnen helpen verminderen. De leefbaarheid van Amsterdam is een terugkerend thema in de feedback. Respondenten uiten hun zorgen over mogelijke overlast, zoals verkeersopstoppingen of geluidsoverlast en de invloed van toenemend toerisme. Het belang van balanceren tussen het verminderen van auto's en het behouden van de charme en functionaliteit van de stad wordt benadrukt.
3. **Openbaar vervoer en infrastructuur** (109 respondenten)
   De kwaliteit, efficiëntie en beschikbaarheid van het openbaar vervoer waren belangrijke punten van discussie onder de respondenten. Velen benadrukten dat als er beperkingen zijn voor auto's, het openbaar vervoerssysteem robuust en betrouwbaar moet zijn. Er werden suggesties gedaan voor betere tram- en buslijnen, en een algemeen verbeterde infrastructuur om de verplaatsing van mensen binnen de stad te vergemakkelijken.
4. **Belangen van bewoners** (122 reacties)
   Bewoners staan centraal in veel van de reacties. De respondenten benadrukken dat de beslissingen die worden genomen, direct invloed hebben op degenen die in de stad wonen, vooral in het centrum. Er is een algemeen gevoel dat er meer rekening moet worden gehouden met de behoeften en wensen van de bewoners. Ze willen dat de gemeente hen ziet als een integraal onderdeel van de stad en niet als een obstakel voor verandering. Financiën zijn voor veel respondenten een punt van zorg. Ze maken zich zorgen over stijgende kosten, zoals parkeerkosten, en willen dat de gemeente een eerlijk en betaalbaar beleid voert. Er is een verlangen naar transparantie in hoe geld wordt besteed en hoe dit direct ten goede komt aan de bewoners.
5. **Alternatieven en faciliteiten** (74 reacties)
   Een belangrijk punt dat naar voren komt, is de behoefte aan betere alternatieven voor autorijden. Als de stad minder autogericht wordt, moet er worden geïnvesteerd in betrouwbaar, schoon en betaalbaar openbaar vervoer. Daarnaast is er een roep om betere parkeerfaciliteiten buiten het stadscentrum met goede OV-verbindingen. Planning en uitvoering van het autoluw beleid is een ander cruciaal thema. Respondenten willen dat de gemeente grondig nadenkt over de implementatie van dergelijke veranderingen. Er moet een duidelijk, goed doordacht plan zijn dat rekening houdt met alle stakeholders en mogelijke gevolgen.

6.8 Motivatie ontwikkeling tevredenheid

In de figuren 9, 10 en 11 van paragraaf 5.2 is te zien dat dat een gering aantal respondenten in de loop van de pilot zijn/haar beoordeling heeft veranderd gedurende de loop van de pilot. Bij respondenten die 'ontevreden' of 'zeer tevreden' waren bij de 0-meting, was deze veranderding beperkt.

Binnen de groep ''tevreden'' (179 respondenten) is sprake van grotere verandering. In onderstaande analyse van de antwoorden is te zien waarom zij van mening veranderde. Hierbij zijn alleen de respondenten meegenomen die alle metingen hebben beantwoord.

Van tevreden naar ontevreden
27 respondenten (n=27) veranderde in de loop van de pilot van 'tevreden' naar 'ontevreden'. Zij gaven in de nulmeting aan neutraal te zijn omdat ze nog niet wisten wat ze konden verwachten, ze benieuwd waren naar de resultaten en hoopten dat de leefbaarheid en luchtkwaliteit zou verbeteren als gevolg van minder verkeer tijdens de pilot. Wel gaven ze al aan zich zorgen te maken over het vastlopen van verkeer. Tijdens de opvolgende metingen ervaart deze groep veel files, overlast voor minder validen en parkeerproblemen rondom de afsluiting wat ze ontevreden maakt. Deze groep geeft aan dat de pilot vooraf beter doordacht had kunnen worden.

Van tevreden naar zeer tevreden
25 respondenten (n=25) veranderde in de loop van de pilot van tevreden naar ontevreden. Zij gaven in de nulmeting aan dat de pilot hen een goed begin lijkt, al geven ze ook aan nog niet te weten wat ze precies kunnen verwachten. Ze hopen dat minder verkeer zorgt voor rust en minder onveiligheid. Tijdens de volgende metingen ervaart deze groep dat minder verkeer leidt tot meer rust, dat ze sneller op de plek van hun bestemming zijn en dat het een beter straatbeeld oplevert. Ook ervaren ze dat de lucht schoner is geworden. Over het algemeen geven zij aan de pilot een goede start te vinden om maatregelen te nemen die leiden tot minder verkeer in de binnenstad.

6.9 Vragen van respondenten

Op de vraag "'Heeft u nog vragen over de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat" hebben 1896 respondenten in de eindmeting geantwoord. Deze antwoorden zijn gecategoriseerd in de belangrijkste vraagthema's en onderverdeeld naar de mate van tevredenheid.

6.9.1 Vragen van respondenten | ONTEVREDEN

De groep 'ontevreden' (n=1493) benoemt de volgende meest voorkomende vraagthema's:

1. **Uitvoering en planning** (66 reacties)
   - Wat was het primaire doel van dit experiment en hoe werd de duur ervan bepaald?
   - Zijn er plannen voor toekomstige experimenten of aanpassingen op basis van deze pilot?
2. **Communicatie en informatie** (60 reacties)
   - Waarom is er een gebrek aan duidelijke communicatie over het doel en de gevolgen van de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat?
   - Hoe zorgt de gemeente ervoor dat bewoners tijdig en volledig worden geïnformeerd over belangrijke beslissingen die hun dagelijks leven beïnvloeden?
3. **Toekomstige plannen** (50 reacties)
   - Welke langetermijnvisie heeft de gemeente voor de Weesperstraat en hoe past de tijdelijke afsluiting in deze visie?
   - Zijn er plannen om de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat permanent te maken, en zo ja, hoe is dit besluit genomen?
4. **Sociale gevolgen en bewonersimpact** (46 reacties)
   - Welke maatregelen zijn genomen om de negatieve sociale impact op de bewoners te minimaliseren?
   - Hoe zijn specifieke groepen, zoals ouderen, in overweging genomen tijdens de planning en uitvoering van deze afsluiting?
5. **Financiële impact** (32 reacties)
   - Hoe rechtvaardigt de gemeente de kosten die gepaard gaan met de tijdelijke afsluiting, gezien de mogelijke financiële impact op lokale bedrijven en de algemene kosten voor de gemeente zelf?
   - Welke maatregelen neemt de gemeente om bewoners en bedrijven te compenseren voor mogelijke financiële verliezen als gevolg van de afsluiting?
6. **Perceptie en communicatie van de gemeente** (23 reacties)
   - Hoe communiceert de gemeente haar beslissingen en updates met betrekking tot dergelijke experimenten naar de burgers?
   - Wat doet de gemeente om het vertrouwen van de burgers te herstellen na controversiële beslissingen of acties?
7. **Noodzaak en doel** (20 reacties)
   - Waarom werd besloten om een belangrijke hoofdweg zoals de Weesperstraat af te sluiten?
   - Wat was het primaire doel achter de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat?
8. **Alternatieve verkeersoplossingen en routes** (16 reacties)
   - Welke alternatieve routes of oplossingen werden aanbevolen tijdens de afsluiting?
   - Hoe worden verkeersstromen beheerd wanneer belangrijke wegen zoals de Weesperstraat worden afgesloten?
9. **Impact op dagelijks leven** (12 reacties)
   - Hoe zorgt de gemeente ervoor dat de mobiliteit en toegankelijkheid van de bewoners niet ernstig worden beïnvloed door dergelijke afsluitingen, vooral voor diegenen met beperkte alternatieve routes?
   - Welke maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat essentiële diensten zoals taxi's en openbaar vervoer nog steeds efficiënt kunnen functioneren tijdens dergelijke afsluitingen?
10. **Alternatieve oplossingen** (10 reacties)
    - Welke alternatieve maatregelen heeft de gemeente overwogen voordat besloten werd tot een volledige afsluiting van de Weesperstraat?
    - Hoe betrekt de gemeente de bewoners bij het besluitvormingsproces om gezamenlijk tot de best mogelijke oplossingen te komen?
11. **Specifieke impact** (9 reacties)
    - Wat zijn de maatregelen die genomen zijn om de luchtkwaliteit en geluidsoverlast te monitoren tijdens de afsluiting?
    - Hoe heeft de gemeente de impact van de afsluiting op de bereikbaarheid van openbaar vervoer en nooddiensten zoals ambulance en brandweer aangepakt?
12. **Planning en timing** (6 reacties)
    - Waarom werd de afsluiting gepland tijdens specifieke periodes zoals de zomer of schoolvakanties?

- Hoe lang van tevoren was de afsluiting gepland en wat was de communicatiestrategie naar de bewoners toe?

13. **Financiële zorgen en budget** (4 reacties)
    - Wat waren de totale kosten van dit experiment en hoe werden deze gefinancierd?
    - Hoe past dit experiment in de bredere financiële planning en budgettering van de gemeente?
14. **Raadpleging van bewoners** (4 reacties)
    - Hoe heeft de gemeente de inbreng en zorgen van de bewoners meegenomen in het besluitvormingsproces?
    - Op welke manieren werden de bewoners geraadpleegd voordat het besluit werd genomen?
15. **Evaluatie en gevolgen** (4 reacties)
    - Hoe evalueert de gemeente de gevolgen van de afsluiting en welke maatregelen worden overwogen voor de toekomst?
    - Welke criteria werden gebruikt om het succes van de pilot te beoordelen?

6.9.2 Vragen van respondenten | TEVREDEN

De groep 'tevreden' (n=107) benoemt de volgende 5 meest genoemde vraagthema's:

1. **Effecten en impact** (13 reacties)
    - Wat zijn de daadwerkelijke effecten van de tijdelijke afsluiting op zowel het verkeer als het milieu in de omgeving?
    - Zijn er onvoorziene gevolgen of files ontstaan in andere delen van de stad als gevolg van deze afsluiting?
2. **Toekomst en vervolg** (9 reacties)
    - Wat zijn de plannen voor de toekomst met betrekking tot de Weesperstraat na deze pilot?
    - Worden er ook andere alternatieven of oplossingen overwogen?
3. **Evaluatie en criteria** (6 reacties)
    - Hoe wordt de pilot geëvalueerd en welke criteria zijn hierbij gebruikt?
    - Welke conclusies zijn er getrokken op basis van de feedback en de verzamelde gegevens?
4. **Communicatie en informatie** (3 reacties)
    - Hoe zorgt de gemeente ervoor dat bewoners op de hoogte worden gehouden van de voortgang en resultaten van deze pilot?
    - Wanneer kunnen bewoners de officiële resultaten en conclusies van deze pilot verwachten?
5. **Kosten en budget** (1 reactie)
    - Wat zijn de totale kosten geweest voor deze pilot, inclusief indirecte kosten zoals omrijden?
    - Hoe zijn deze kosten verdeeld en zijn ze binnen het vastgestelde budget gebleven?

6.9.3 Vragen van respondenten | ZEER TEVREDEN

De groep 'zeer tevreden' (n=296) benoemt de volgende 5 meest genoemde vraagthema's:

1. **Implementatie en ontwerp** (32 reacties)
    - Hoe zal het uiteindelijke ontwerp van de Weesperstraat eruit zien, vooral met betrekking tot fietsers en voetgangers?
    - Zijn er plannen om de Weesperstraat te herontwerpen naar een smallere of meer fietsvriendelijke straat?
2. **Toekomst van het project** (30 reacties)
    - Wat zijn de langetermijnplannen voor de Weesperstraat na deze tijdelijke afsluiting?
    - Is er een mogelijkheid dat de tijdelijke afsluiting van de Weesperstraat permanent wordt?
3. **Communicatie en informatie** (18 reacties)
    - Hoe zorgt de gemeente ervoor dat alle bewoners goed geïnformeerd zijn over toekomstige plannen en beslissingen met betrekking tot de Weesperstraat?
    - Zullen de resultaten van dit onderzoek en de evaluaties openbaar worden gemaakt voor de burgers?
4. **Inbreng van de gemeenschap** (8 reacties)
    - Hoe neemt de gemeente de feedback en zorgen van de buurtbewoners mee in haar besluitvorming?
    - Zijn er plannen voor toekomstige consultaties of discussiesessies met de gemeenschap over de Weesperstraat?
5. **Besluitvorming** (7 reacties)
    - Wie zijn de belangrijkste besluitvormers bij de beslissingen over de toekomst van de Weesperstraat?
    - Hoe wordt ervoor gezorgd dat de besluitvorming transparant en in het belang van de bewoners is?

6.10 Tips van respondenten

“Heeft u nog tips of verbetersuggesties?”

Op de vraag “’Heeft u nog tips of verbetersuggesties” hebben 2407 respondenten in de eindmeting geantwoord. De antwoorden zijn gecategoriseerd in de belangrijkste thema’s. Elk thema is omschreven met een korte verklarende tekst.

6.10.1 Tips van respondenten | ONTEVREDEN

De groep ‘ontevreden’ (n=1892) benoemt de volgende 5 meest genoemde thema’s voor verbetering:

1. **Toegankelijkheid en verkeersstromen** (653 reacties)
   - Overweeg het gebruik van technologie, zoals nummerbordherkenning, om bewoners en vergunninghouders gemakkelijker toegang te geven tot bepaalde gebieden.
   - Investeer in alternatieven zoals parkeren buiten de stad en betere OV-opties om de toegankelijkheid en het gemak voor bewoners en bezoekers te vergroten.
   - Overweeg het herzien van wegafsluitingen om de verkeersstroom te verbeteren.
   - Zorg voor duidelijke omleidingsroutes om de toegankelijkheid te garanderen.
   - Overweeg om specifieke straten op specifieke tijden af te sluiten om verkeersdrukte te verminderen.
   - Zorg voor duidelijke bewegwijzering en communicatie over verkeersveranderingen.
   - Een holistische benadering is nodig om verkeersstromen effectief te beheren. Het simpelweg afsluiten van één straat kan leiden tot verkeersproblemen in andere delen van de stad.
   - Overweeg het gebruik van geavanceerde verkeersmanagementtools en -systemen om de verkeersstromen in de stad beter te beheren en opstoppingen te minimaliseren.
   - Overweeg de verkeerslichten en kruispunten te optimaliseren om congestie te verminderen.
   - Onderzoek de mogelijkheid om specifieke rijstroken voor bepaalde voertuigen te creëren.
2. **Openbaar vervoer en alternatieve vervoersmiddelen** (107 reacties)
   - Verbeter de frequentie en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer.
   - Stimuleer het gebruik van alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en wandelen.
   - Zorg voor een betere coördinatie tussen wegafsluitingen en openbaar vervoerroutes.
   - Overweeg speciale rijstroken of routes voor bussen en trams om vertragingen te minimaliseren.
3. **Toerisme en lokale bewoners** (95 reacties)
   - Beperk de toegang van toeristen tot bepaalde gebieden en behoud de rust voor lokale bewoners.
   - Stimuleer toeristen om bezienswaardigheden buiten het centrum te bezoeken.
4. **Milieu en duurzaamheid** (42 reacties)
   - Bij het nemen van beslissingen over verkeersmanagement en stadsplanning moet rekening worden gehouden met milieu- en duurzaamheidsdoelstellingen.
   - Bevorder groene initiatieven, zoals het planten van meer bomen of het creëren van groene ruimtes, om de luchtkwaliteit te verbeteren en een gezondere leefomgeving te bevorderen.
   - Investeer in groene initiatieven om de luchtkwaliteit te verbeteren.
   - Stimuleer duurzaam vervoer zoals fietsen en elektrische voertuigen.
   - Investeer in groene initiatieven om de luchtkwaliteit te verbeteren.
   - Stimuleer duurzame vervoersmiddelen en vermindering van voertuigemissies.
5. **Parkeerbeleid en –faciliteiten** (41 reacties)
   - Zorg voor voldoende en betaalbare parkeerfaciliteiten buiten het centrum.
   - Overweeg dynamische parkeertarieven om het parkeren in drukke gebieden te ontmoedigen.

6.10.2 Tips van respondenten | TEVREDEN

De groep ‘tevreden’ (n=130) benoemt de volgende 5 meest genoemde thema’s voor verbetering:

1. **Openbaar vervoer en alternatieve vervoersmiddelen** (13 reacties)
   - Overweeg om streekvervoer met het openbaar vervoer alleen vanuit Amsterdam Noord te laten vertrekken en aankomen. Dit kan de doorstroming in andere delen van de stad mogelijk verbeteren.
   - Combineer verkeersmaatregelen met effectieve marketing voor openbaar vervoer gericht op toeristen. Dit kan de acceptatie van bepaalde verkeersmaatregelen bij andere vervoersdiensten, zoals taxi's, vergroten.
2. **Stadsplanning en infrastructuur** (9 reacties)
   - Zet het beleid voor een autoluwe stad voort. Overweeg een model zoals dat van Antwerpen, waar alleen bewoners en enkele uitzonderingen toegang hebben tot het centrum. Anderen kunnen parkeren bij een (gratis) P&R en vervolgens gebruik maken van het openbaar vervoer naar het centrum.
   - Introduceer verkeersdrempels op plaatsen met hoge verkeersintensiteit, zoals de Valkenburgerstraat, om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zorg daarnaast voor voldoende parkeermogelijkheden buiten het stadscentrum en efficiënt openbaar vervoer naar het centrum.
3. **Communicatie en informatievoorziening** (5 reacties)

- Zorg voor duidelijke en accurate signalering bij wegafsluitingen. Overweeg samenwerking met populaire navigatieplatforms zoals Google Maps om ervoor te zorgen dat actuele informatie over wegafsluitingen en verkeersveranderingen beschikbaar is voor weggebruikers.
- Verbeter de communicatie en coördinatie met betrekking tot verschillende wegopbrekingen en infrastructuurprojecten in de stad. Dit kan helpen om verwarring en ongemak voor de bewoners en bezoekers van Amsterdam te verminderen.

4. **Toegankelijkheid en bereikbaarheid** (3 reacties)
   - Besteed extra aandacht aan de toegankelijkheid van de binnenstad, vooral voor mensen met een beperking en mantelzorgers. Zorg ervoor dat deze groepen gemakkelijk toegang hebben tot essentiële diensten en locaties.
   - Als er gewerkt wordt aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en verkeersdoorstroming, zorg er ook voor dat openbare diensten en woningen goed bereikbaar blijven. Vermijd situaties waarin bewoners onnodig om moeten rijden.
5. **Verkeersveiligheid** (2 reacties)
   - Overweeg snelheidsverlagingen in bepaalde delen van de stad, met name in drukke of residentiële gebieden. Het introduceren van verkeersdrempels en een snelheidslimiet van 30 km/u kan bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het welzijn van de bewoners.
   - In plaats van tijdelijke parken of open ruimtes, overweeg het aanleggen van een robuuste middenberm met beplanting en bomen. Dit kan niet alleen de esthetiek van de straat verbeteren, maar ook dienen als een natuurlijke snelheidsbeperking en bijdragen aan een veiligere verkeersomgeving.

6.10.3 Tips van respondenten | ZEER TEVREDEN

De groep ‘zeer tevreden’ (n=385) benoemt de volgende 5 meest genoemde thema’s voor verbetering:

1. **Autoluw en alternatieve vervoersmiddelen** (51 reacties)
   - Overweeg een gefaseerde aanpak om het stadscentrum autovrij te maken, waarbij alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer worden gepromoot.
   - Verstrek duidelijke informatie over alternatieve routes en vervoersmiddelen voor burgers om het stadscentrum binnen te komen.
2. **Toeristen en bestemmingsverkeer** (37 reacties)
   - Beperk het aantal toeristenauto's in het stadscentrum en overweeg een toegangstol of andere maatregelen om niet-essentieel verkeer te ontmoedigen.
   - Zorg voor duidelijke bewegwijzering en informatie over bestemmingsverkeer.
3. **Verkeersregulatie en toegankelijkheid** (36 reacties)
   - Garandeer een ononderbroken toegang voor essentiële diensten zoals hulpdiensten, taxi's en openbaar vervoer.
   - Overweeg een systeem van speciale toegangsrechten of vergunningen voor noodzakelijke dienstverleners.
4. **Informatieverstrekking** (20 reacties)
   - Verbeter de communicatie en zorg voor duidelijke en tijdige berichtgeving over verkeersmaatregelen.
   - Organiseer informatiesessies of campagnes om burgers te informeren over wijzigingen in verkeersregels of -routes.
5. **Infrastructuur en faciliteiten** (4 reacties)
   - Ontwikkel en promoot P+R locaties aan de rand van de stad om het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren.
   - Zorg voor een gestroomlijnd systeem voor de levering van goederen en diensten in het stadscentrum.

6.11 Opmerkingen van respondenten

“’Heeft u nog overige opmerkingen?”

Op de vraag “Heeft u nog overige opmerkingen” hebben 1641 respondenten geantwoord. De antwoorden zijn gecategoriseerd in de 5 belangrijkste thema’s. Elk thema is omschreven met een korte verklarende tekst.

6.11.1 Opmerkingen van respondenten | ONTEVREDEN

De groep ‘ontevreden’ (n=1306) benoemt de volgende 5 meest genoemde thema’s bij opmerkingen:

1. **Bereikbaarheid en verkeer** (193 reacties)
   - Veel respondenten hebben hun zorgen geuit over de toegenomen verkeersdrukte en de gevolgen daarvan voor de bereikbaarheid van essentiële locaties en diensten. Er is een duidelijke roep om betere verkeersplanning om deze uitdagingen aan te pakken.
   - Er zijn zorgen bij respondenten over het effect van omleidingen en afsluitingen op de CO2-uitstoot, gezien de extra kilometers die automobilisten moeten afleggen. Dit is een belangrijk aandachtspunt voor toekomstige besluitvorming.
   - Men geeft aan dat de verkeerssituatie is verslechterd sinds de sluiting van de Weesperstraat. Er is veel meer drukte en chaos.
   - Het omrijden veroorzaakt naar de mening van respondenten veel overlast en ongemak voor de bewoners en bezoekers.
   - Veel burgers maken zich zorgen over de verkeerssituatie sinds de afsluiting van de Weesperstraat. De verkeersstroom en de algemene toegankelijkheid van de straat zijn veranderd, wat tot ongemak heeft geleid.
   - Ook wordt het door respondenten belangrijk gevonden om de gevolgen van dergelijke afsluitingen op de lokale verkeerssituatie te overwegen en eventueel aanvullende maatregelen te nemen om verkeersopstoppingen en verwarring te voorkomen.
2. **Regelgeving en uitzonderingen** (110 reacties)
   - Veel bewoners voelen zich in de steek gelaten door het gebrek aan duidelijke regelgeving en uitzonderingen tijdens het project. Er is een sterke wens om specifieke uitzonderingen te hebben voor bewoners en essentiële diensten.
   - De behoefte aan transparante en eerlijke regels is duidelijk naar voren gekomen in de feedback. Veel respondenten hebben benadrukt dat bepaalde groepen, zoals toeristenvervoer, geen uitzonderingen zouden moeten krijgen, terwijl essentiële diensten zoals ambulances dat wel zouden moeten.
   - Er is ook feedback over inconsistenties in de regelgeving, zoals het toestaan van bepaalde commerciële diensten terwijl andere essentiële diensten worden beperkt. Een transparante en eerlijke communicatie wordt sterk aanbevolen voor toekomstige projecten.
3. **Onvrede over (politieke) besluitvorming project** (59 reacties)
   - Er is een duidelijke perceptie onder veel respondenten dat het project niet goed doordacht of gepland was. Dit gevoel is versterkt door ervaringen met verkeersopstoppingen, moeilijkheden bij het bereiken van essentiële locaties en de algemene communicatie rondom het project.
   - Respondenten geven aan dat het essentieel is om in toekomstige initiatieven meer rekening te houden met de feedback en zorgen van burgers om een positievere perceptie en acceptatie van dergelijke projecten te bevorderen.
   - De beslissing om de Weesperstraat tijdelijk te sluiten lijkt voor sommigen onverwacht en ondoordacht. Respondenten willen meer betrokken worden bij dergelijke besluitvormingsprocessen.
   - Er wordt aangegeven dat het is cruciaal dat de gemeente gevoelens en zorgen van burgers erkent en transparant is in besluitvormingsprocessen.
   - Een aantal respondenten is niet tevreden met de politieke beslissingen rondom de Weesperstraat.
   - Men geeft aan dat het lijkt erop dat de huidige politieke partijen niet luisteren naar de wensen van burgers.
4. **CO2 en milieu** (24 reacties)
   - Het omrijden, resulterend in extra kilometers, wordt gezien als een belangrijke factor die bijdraagt aan de verhoogde CO2-uitstoot.
   - Naast de directe gevolgen van het omrijden, hebben sommige bewoners ook zorgen geuit over de algemene luchtkwaliteit in hun woonomgeving. Er is een roep om betere maatregelen en overwegingen op het gebied van milieu in toekomstige projecten.
5. **Communicatie en voorlichting** (10 reacties)
   - Er is duidelijk een behoefte aan betere communicatie en voorlichting. Bewoners voelden zich niet voldoende geïnformeerd over de volledige reikwijdte van de afsluitingen.

6.11.2 Opmerkingen van respondenten | TEVREDEN

De groep ‘tevreden’ (n=98) benoemt de volgende 5 meest genoemde thema’s bij opmerkingen:

1. **Bereikbaarheid en Toegankelijkheid** (35 reacties)
   - Het is essentieel om ervoor te zorgen dat bewoners en bezoekers van de stad nog steeds gemakkelijk toegang hebben tot essentiële gebieden, ondanks de verkeersbeperkingen.
   - Bij het implementeren van dergelijke initiatieven moeten de behoeften van de bewoners voorop staan, vooral met betrekking tot het parkeren en de algemene bereikbaarheid van hun woningen.
2. **Algemene feedback en suggesties** (12 reacties)
   - Het is belangrijk om te blijven experimenteren en aanpassen op basis van feedback om de best mogelijke oplossingen voor de stad te vinden.
   - Zorg ervoor dat bij het nemen van beslissingen rekening wordt gehouden met de behoeften van alle burgers, inclusief degenen die minder valide zijn.
3. **Communicatie en informatie** (6 reacties)
   - Effectieve en tijdige communicatie is essentieel om ervoor te zorgen dat bewoners goed geïnformeerd zijn over veranderingen en initiatieven in de stad.
   - Het is belangrijk om zowel proactief als reactief te zijn in communicatie, zodat burgers zich gehoord en geïnformeerd voelen.
4. **Milieu en gezondheid** (4 reacties)
   - Het welzijn en de gezondheid van de bewoners moeten voorop staan bij elk initiatief. Maatregelen die bijdragen aan een schoner milieu zijn van essentieel belang.
   - Er moeten rigoureuze stappen worden ondernomen om de luchtkwaliteit en de algemene leefbaarheid van de stad te verbeteren.
5. **Financiële overwegingen** (4 reacties)
   - Het is belangrijk om rekening te houden met de financiële impact van dergelijke initiatieven op de bewoners, vooral met betrekking tot parkeren en andere gerelateerde kosten.
   - Overweeg compensaties of tegemoetkomingen voor degenen die onevenredig worden getroffen door veranderingen in het verkeersbeleid.

6.11.3 Opmerkingen van respondenten | ZEER TEVREDEN

De groep ‘zeer tevreden’ (n=236) benoemt de volgende 5 meest genoemde thema’s bij opmerkingen:

1. **Verkeersbeleid en infrastructuur** (63 reacties)
   - Gemeente Amsterdam, zorg voor een duidelijke verkeersstructuur en goede alternatieven voor de auto.
   - Overweeg meer fietspaden en beter openbaar vervoer om de verkeersstroom te faciliteren.
2. **Vergelijking met andere steden** (33 reacties)
   - Andere steden in Europa hebben vergelijkbare initiatieven met succes geïmplementeerd. Overweeg hun benaderingen.
   - Laten we leren van de successen en uitdagingen van andere steden om Amsterdam nog beter te maken.
3. **Algemene tevredenheid en toekomstige wensen** (13 reacties)
   - We zijn erg tevreden met dit initiatief en hopen dat het in de toekomst wordt voortgezet.
   - Dit is een stap in de goede richting voor Amsterdam. We kijken uit naar meer van dergelijke initiatieven.
4. **Milieu en gezondheid** (7 reacties)
   - De verbetering van de luchtkwaliteit en de vermindering van het verkeerslawaai zijn zeer merkbaar.
   - Initiatieven zoals deze dragen bij aan een gezondere en veiligere stad voor alle inwoners.
5. **Communicatie en informatie** (7 reacties)
   - Een duidelijkere communicatie over dergelijke projecten zou zeer op prijs worden gesteld.
   - Een aantal respondenten zou graag meer informatie ontvangen over het doel en de resultaten van dergelijke pilots.