

Resultaten van de raadpleging over de ruimte in Amsterdam

Een onderzoek voor de werkgroep Amsterdam Maakt Ruimte, in opdracht van de gemeente Amsterdam

24 oktober 2024



POPULYTICS

What would you do?

Colofon

Dit onderzoek is uitgevoerd door Populytics, een spin-off van de TU Delft, in opdracht van de gemeente Amsterdam.

Auteurs

Niek Mouter (niek@populytics.nl)
Jetske Mulder (jetske@populytics.nl)
Martijn de Vries (martijn@populytics.nl)

Datum

24 oktober 2024

Versie

Definitief

Contact

Populytics b.v.
Frambozenweg 139
2321 KA Leiden
info@populytics.nl
www.populytics.nl



POPULYTICS

What would you do?

× Gemeente
× Amsterdam
×



Inhoudsopgave

1. Managementsamenvatting	p. 5
De belangrijkste uitkomsten op één pagina.	
2. Samenvatting	p. 6
De belangrijkste uitkomsten, conclusies en aanbevelingen.	
3. Over het onderzoek	p. 12
De verschillende onderdelen van de online raadpleging. Ook wordt hier besproken hoe de deelnemersgroepen die hebben meegedaan aan de raadpleging eruitzagen, en wat ze van de raadpleging vonden.	
4. Resultaten	p. 21
De uitkomsten van de raadpleging.	
5. Methodologie en verantwoording	p. 56
De methodologische keuzes gemaakt bij het opstellen en uitvoeren van de raadpleging.	
6. Bijlagen	p. 60
Een aantal aanvullende analyses en cijfers is hier opgenomen. Het betreft hier de analyses die zijn gemaakt met de data van de open raadpleging.	



1. Managementsamenvatting

The background features a large, dark blue abstract shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards. This shape is set against a lighter blue background. The overall design is clean and modern.

Managementsamenvatting

Achtergrond

- **4.796** mensen deden mee: **975** uit een representatief panel en **3.821** uit een open raadpleging.
- Deelnemers beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een **7,3**.

Aanbevelingen

- We bevelen de gemeente Amsterdam aan om **een aantal verschillende doelen** te realiseren, en niet te focussen op één doel.
- Op basis van de voorkeuren van deelnemers, bevelen we aan om vooral meer aandacht te geven aan het verbeteren van **veiligheid in de stad**.
- Op basis van de voorkeuren van deelnemers, bevelen we aan meer aandacht te geven aan het verbeteren van het **basisniveau bereikbaarheid en groen in de stad**.
- Op basis van de voorkeuren van deelnemers, bevelen we aan om minder aandacht te geven aan **bereikbaarheid per auto**.

Resultaten

De volgende resultaten worden **breed gedragen**, door jong en oud, theoretisch- en praktisch opgeleiden, mannen en vrouwen, mensen die met verschillende vervoermiddelen reizen en door mensen uit verschillende delen van de stad. De resultaten:

Er zijn geen doelen waar volgens de gemiddelde deelnemer veel meer of veel minder aandacht voor moet komen. Ook is er bij veel doelen een groep deelnemers die het geven van minder aandacht motiveert met het argument dat ze **tevreden** zijn met hoe het nu geregeld is, of dat we tevreden moeten zijn met minder.

De twee doelen die te maken hebben met **veiligheid in de stad**, krijgen van de gemiddelde paneldeelnemer de meeste aandacht.

Daarna volgen vijf doelen die ongeveer evenveel aandacht krijgen van paneldeelnemers. Deze hebben te maken met een **basisniveau van bereikbaarheid voor iedereen en een groene stad**. Dit wordt ook gedeeld door deelnemers aan de open raadpleging.

De gemiddelde paneldeelnemer geeft **minder aandacht** aan drie doelen. Deze hebben allen te maken met **bereikbaarheid met de auto**. Voor de deelnemer aan de open raadpleging komt daar nog een vierde doel bij dat minder aandacht krijgt: *betaalbaar parkeren*.

Deelnemers onderbouwen deze keuzes bijvoorbeeld door te stellen dat ze Amsterdam ervaren als onvoldoende veilig, bereikbaar of groen. Maar ook omdat ze veiligheid, bereikbaarheid en groen zien als een vanzelfsprekend recht.

Onderbouwingen

"Niet alles kan en moet per se kunnen."

"Om te zorgen dat iedereen mee kan doen in de maatschappij moet iedereen zich veilig en vrij voelen om deel te nemen aan het verkeer."

"Veilig buiten kunnen spelen lijkt me een mensenrecht en een eerste levensbehoefte voor kinderen. Het maakt ook dat andere aspecten, zoals het veilig maken voor ouderen en voor minder validen er ook bij gebaat zijn."

"Ja buitenwijken zoals grote delen van noord zijn slecht bereikbaar"

"Groen maakt een stad leefbaar. Een stad waarin gewoond wordt moet ruimte hebben om in te recreëren, spelen, ademhalen"

"Absoluut. Auto's, taxi's, trams en bussen rijden krankzinnig. Zou mijn kinderen met geen fijn gevoel buiten laten spelen in de toekomst als het zo blijft."



2. *Samenvatting*

The background features a light blue gradient with a large, dark blue abstract shape that resembles a jagged mountain range or a stylized letter 'A'. The shape is composed of several geometric polygons, with a prominent peak on the right side and a smaller peak on the left. The overall aesthetic is clean and modern.

Overzicht

Aanleiding

De gemeente Amsterdam werkt aan een nieuwe koers voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte in de stad. Dit programma heet Amsterdam Maakt Ruimte. Er moeten scherpe keuzes gemaakt worden om te zorgen dat Amsterdam ook in de toekomst een gezonde, leefbare, veilige en bereikbare stad kan zijn. Er zijn bijvoorbeeld beperkte financiële middelen en er is te weinig ruimte in de stad om alles uit te voeren. Om ervoor te zorgen dat de keuzes aansluiten bij de behoeften en waarden van de bewoners en bezoekers van Amsterdam, is het belangrijk om het burgerperspectief centraal te stellen bij het maken van deze keuzes.

Methode

Om dit burgerperspectief te integreren, heeft de gemeente, in samenwerking met Populytics, een raadpleging uitgevoerd op basis van de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) methode. De essentie van een PWE is dat grote groepen burgers een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk van de gemeente Amsterdam. Burgers worden als het ware op de stoel van de gemeente gezet. Het keuzevraagstuk van de gemeente wordt nagebootst in een online omgeving. Burgers ervaren het dilemma waar de gemeente voor staat. Ze krijgen een overzicht van de voor- en nadelen van de opties waartussen de gemeente kan kiezen en de beperkingen die er zijn. Vervolgens wordt er aan de deelnemers gevraagd wat zij hun gemeente adviseren. De uitkomsten van de PWE helpen de gemeente Amsterdam om keuzes te maken voor het programma Amsterdam Maakt Ruimte, die beter aansluiten bij de voorkeuren, waarden en zorgen van bewoners en bezoekers.

Deze PWE-raadpleging bestond uit twee delen:

- **Deel 1:** De keuzetaak met zestien doelen, over de ruimte in Amsterdam.
- **Deel 2:** Vragen over de demografische kenmerken van deelnemers.

Deelnemers

4.796 mensen deden mee aan de raadpleging voor Amsterdam Maakt Ruimte. Dit waren 975 deelnemers vanuit een panel dat representatieve uitkomsten oplevert voor de Amsterdamse bevolking op de kenmerken leeftijd, gender en opleidingstype. En 3.821 deelnemers uit een open raadpleging waar iedereen aan mee kon doen. Deelnemers beoordeelden de raadpleging gemiddeld met een 7,3.

Vraagstelling in de PWE

Deelnemers konden voor de zestien doelen aangeven of ze vonden dat een doel minder aandacht (schuifje naar links) of meer aandacht (schuifje naar rechts) zou moeten krijgen. Als deelnemers een schuifje verplaatsten, dan zagen ze het effect op de metertjes *Inspanning Gemeente* en *Ruimte in de Gemeente*. Als ze veel doelen 'meer aandacht' hadden gegeven, dan kwamen de metertjes in het rood en konden deelnemers niet verder. Ze moesten dan schuifjes terug- of naar links zetten.



Deelnemers prioriteren veiligheid en basisniveau bereikbaarheid



■ Panel ■ Open

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panel- en open raadpleging het schuifje heeft neergezet: -1 'Veel minder aandacht' -0,5 'Minder aandacht', 0 'Geen extra aandacht', 0,5 'Meer aandacht' en 1 'Veel meer aandacht'. De resultaten van de panelraadpleging verschillen van de resultaten van de open raadpleging, omdat ze verschillende deelnemersgroepen bevatten. De panelraadpleging is representatief voor Amsterdam. De open raadpleging is dat niet: deze bevat relatief veel theoretisch opgeleide mensen, vrouwen en mensen tussen de 35 en 54. De uitkomsten van de panelraadpleging worden breed gedragen, door jong en oud, theoretisch- en praktisch opgeleiden, mannen en vrouwen, mensen die veel met de auto reizen en mensen die veel fietsen en door mensen uit verschillende delen van de stad.

Meer aandacht voor de meeste doelen

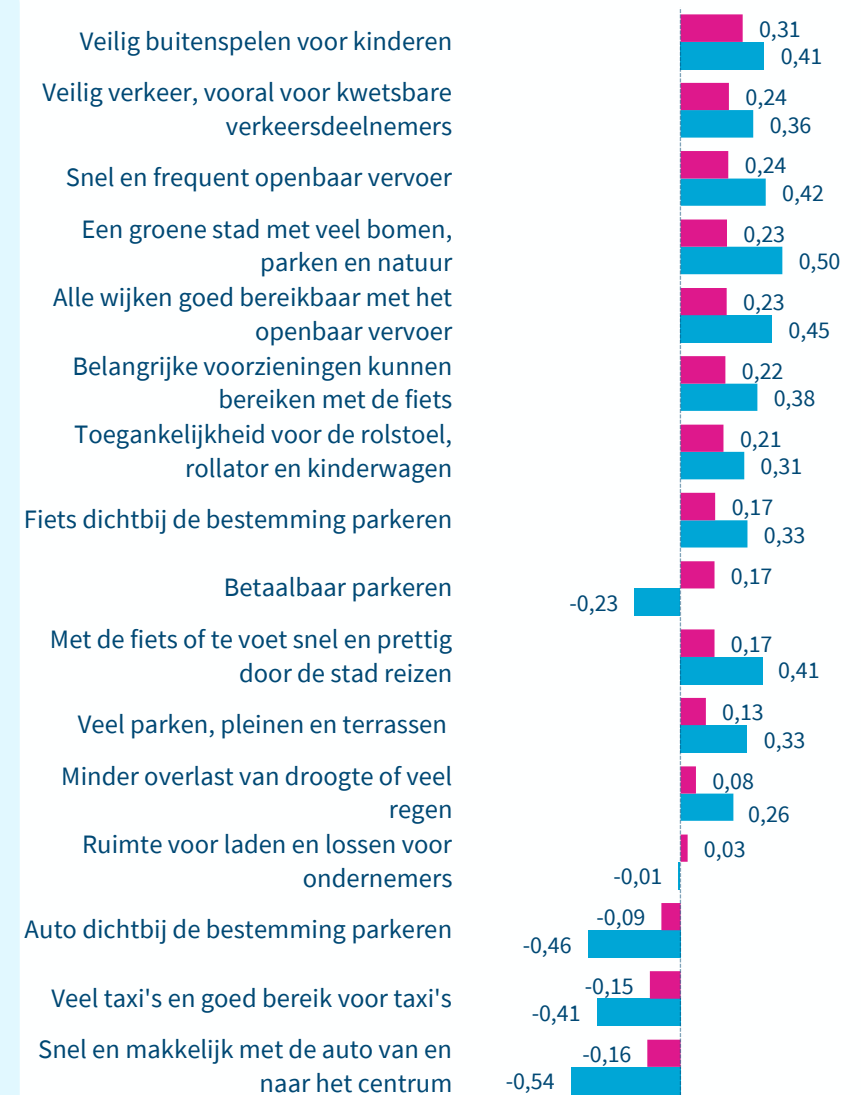
De gemiddelde deelnemer aan de panelraadpleging adviseert om meer aandacht te geven aan dertien van de zestien doelen. Voor deze doelen moet de gemeente zich meer inspannen volgens de gemiddelde paneldeelnemer. De gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging adviseert om meer aandacht te geven aan twaalf van de zestien doelen. Er zijn geen doelen waar volgens de gemiddelde panel- of open deelnemer 'veel meer aandacht' of 'veel minder aandacht' voor moet komen.

Meer aandacht voor veiligheid, basisniveau bereikbaarheid en een groene stad

Er is één doel dat significant meer aandacht krijgt van de gemiddelde paneldeelnemer dan de rest van de doelen: *veilig buitenspelen voor kinderen*. Het doel dat daarna de meeste aandacht krijgt heeft ook te maken met veiligheid: *veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers*. Daarna volgen vijf doelen die ongeveer evenveel extra aandacht krijgen van paneldeelnemers. Deze hebben te maken met een basisniveau van bereikbaarheid (*snel en frequent openbaar vervoer; alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer; belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets* en *toegankelijkheid voor de rolstoel, rollator en kinderwagen*) en een groene stad (*een groene stad met veel bomen, parken en natuur*). Ook deelnemers aan de open raadpleging geven deze doelen meer aandacht.

Minder aandacht voor bereikbaarheid per auto

De gemiddelde paneldeelnemer geeft minder aandacht aan drie doelen. Deze hebben allen te maken met bereikbaarheid met de auto: *snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum; veel taxi's en goed bereik voor taxi's*; en *de auto dichtbij de bestemming parkeren*. Voor de gemiddelde deelnemer aan de open raadpleging komt daar nog een vierde doel bij dat minder aandacht krijgt: *betaalbaar parkeren*.



Deelnemers prioriteren veiligheid en basisniveau bereikbaarheid



■ Panel ■ Open

Veiligheid

De twee doelen die te maken hebben met veiligheid in de stad, krijgen van de gemiddelde paneldeelnemer de meeste aandacht. Uit de argumenten die deelnemers geven voor deze keuzes, blijkt dat veel deelnemers veilig verkeer en veilig buitenspelen een vanzelfsprekend recht vinden. Daarnaast geven veel deelnemers aan te ervaren dat het verkeer vaak onveilig is, en dat er weinig plekken zijn waar kinderen veilig kunnen buitenspelen. Het belang van een veilige stad komt ook terug in de motivaties die deelnemers geven bij andere doelen. Bijvoorbeeld, deelnemers die meer aandacht geven aan *belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets* noemen dat fietsen een veiliger alternatief is voor de auto.

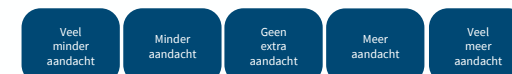
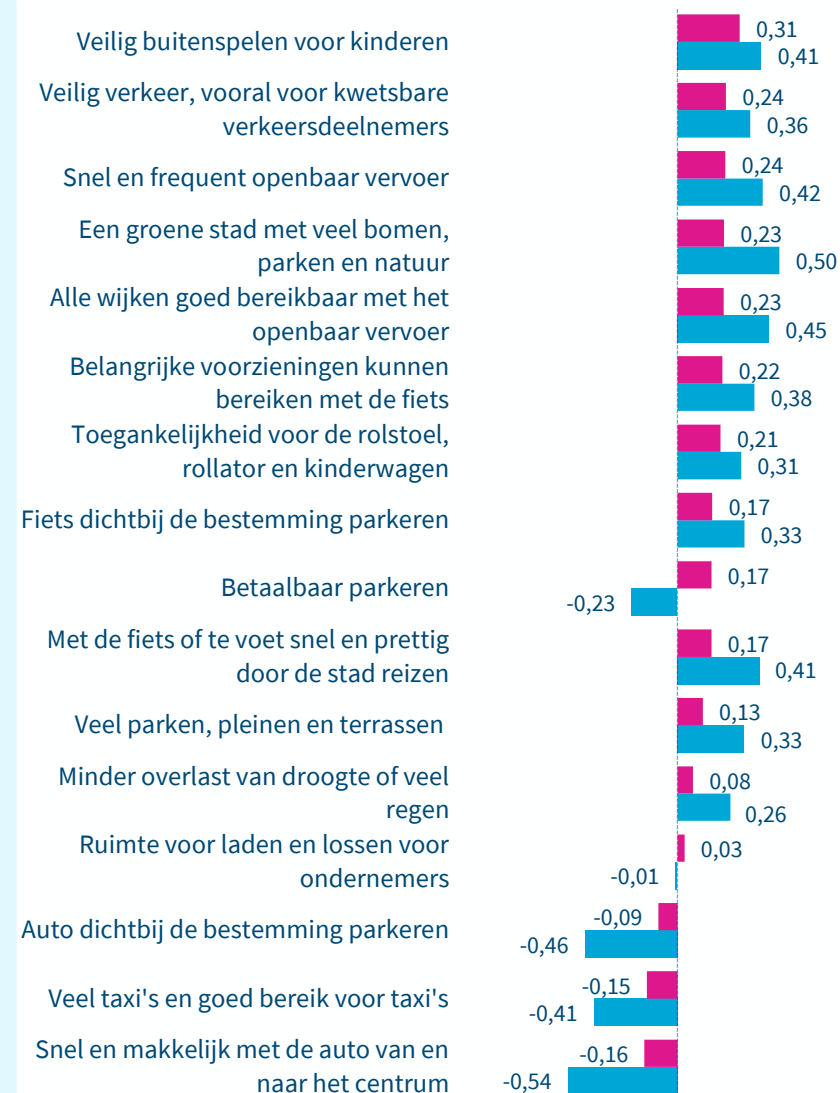
Basisniveau van bereikbaarheid voor iedereen

De overige doelen die van de gemiddelde paneldeelnemer meer aandacht krijgen (meer dan 0,2 punten), hebben te maken met een basisniveau van bereikbaarheid voor iedereen. Dit basisniveau bereikbaarheid betreft bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer, en bereikbaarheid voor mensen met een rollator, rolstoel of kinderwagen. Deelnemers geven uiteenlopende argumenten voor het geven van meer aandacht aan deze doelen. Een aantal terugkerende thema's:

- Deelnemers vinden het belangrijk dat de stad en haar voorzieningen bereikbaar zijn voor iedereen. Waaronder, maar niet beperkt tot: bewoners van alle stadsdelen, mensen met een kleinere portemonnee, ouderen en mensen met een rolstoel.
- Deelnemers noemen bij verschillende doelen dat het openbaar vervoersnetwerk van Amsterdam op sommige punten nog tekortschiet. Vooral het nachtvervoer en de verbindingen naar de stadsdelen Nieuw-West en Noord worden vaak genoemd als punten van zorg.
- Deelnemers vinden het belangrijk dat plekken en voorzieningen met de fiets bereikbaar zijn. Mogelijke maatregelen die genoemd worden, zijn bijvoorbeeld het breder maken van fietspaden en het aanleggen van meer fietsparkeerplaatsen.

Groen

Daarnaast wordt door de gemiddelde paneldeelnemer meer aandacht gegeven aan een groene stad. Dit wordt door deelnemers voornamelijk onderbouwd door te stellen dat groen verschillende functies heeft in de stad: het is een plek voor recreatie, helpt tegen hittestress, en bevordert biodiversiteit.



Deelnemers geven minder prioriteit aan de auto



Minder ruimte voor de auto

De doelen die minder aandacht krijgen van de gemiddelde paneldeelnemer, hebben allen te maken met bereikbaarheid met de auto. Dit komt overeen met de motivaties die deelnemers geven: deelnemers geven bij verschillende doelen aan te vinden dat de auto minder ruimte moet krijgen in de stad. In plaats daarvan moeten het openbaar vervoer, de fiets en wandelen gestimuleerd worden. Het valt daarbij op dat ook deelnemers die hebben aangegeven veel met de auto te reizen, de doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto en taxi de minste aandacht geven van alle doelen.

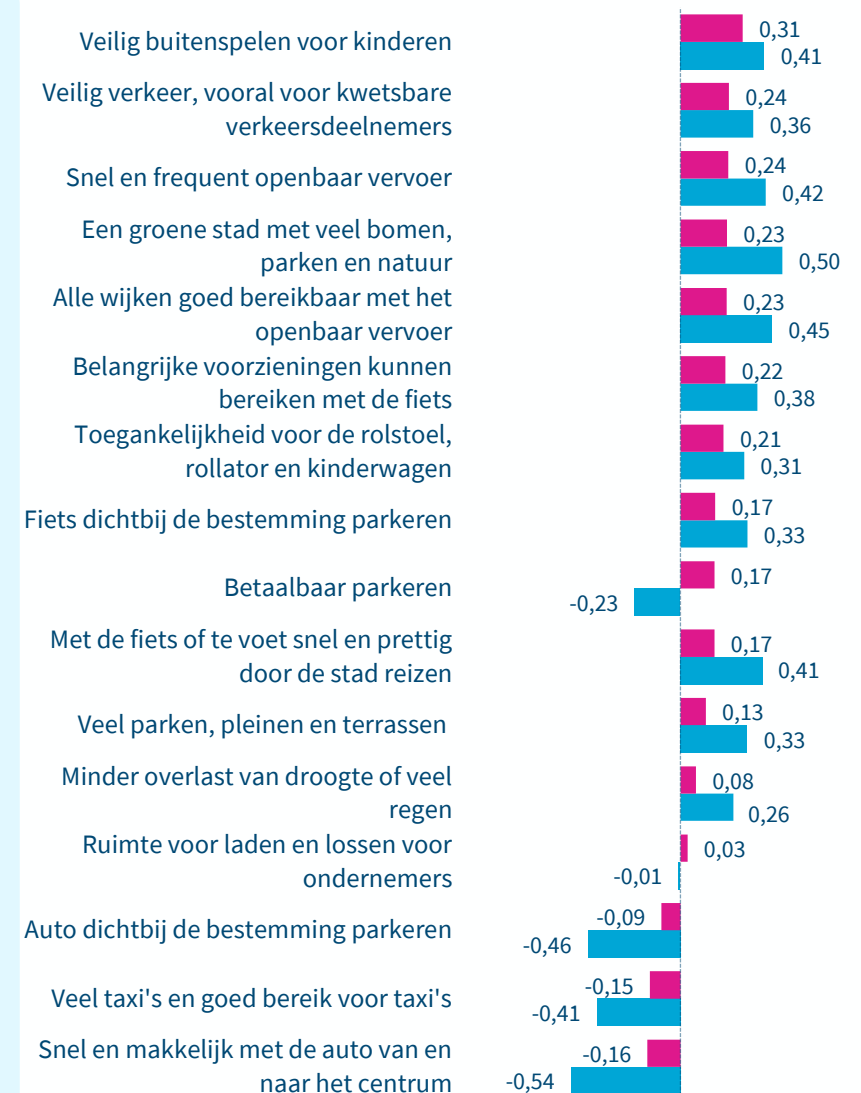
Uit de argumenten die deelnemers geven voor hun keuzes blijkt dat veel deelnemers vinden dat de auto al genoeg ruimte heeft in de stad, en zelfs minder ruimte moet krijgen. In plaats daarvan moet reizen met het openbaar vervoer en de fiets gestimuleerd worden. Onderbouwingen hiervoor zijn dat dit gezonder is, veiliger, beter is voor het milieu en voor fietsen specifiek: dat het past bij de Amsterdamse cultuur.

Hoewel de gemiddelde deelnemer minder aandacht geeft aan bereikbaarheid per auto, zijn er ook deelnemers die voorwaarden stellen. Mensen die deze doelen minder aandacht geven, stellen als voorwaarde: de auto moet steeds meer geweerd worden uit de stad, maar dit moet niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van minder mobiele mensen. Tegelijkertijd is bereikbaarheid van minder mobiele mensen voor sommige deelnemers een reden om meer aandacht te geven aan deze doelen: de auto is voor mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen een noodzakelijk vervoermiddel.

Tevreden

Bij bijna alle doelen is er een groep deelnemers die het geven van minder aandacht motiveert met het argument dat ze tevreden zijn met hoe het nu geregeld is, of dat we tevreden moeten zijn met minder. Deelnemers stellen: er moeten keuzes gemaakt worden in waar we geld en ruimte aan besteden, daarbij zijn sommige zaken noodzakelijk en moeten we bij andere zaken onze verwachtingen bijstellen. Bijvoorbeeld bij het doel *belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets* stelt een aantal deelnemers dat dit al goed geregeld is in Amsterdam.

■ Panel ■ Open



Aanbevelingen

Meerdere doelen aandacht geven

De meeste doelen krijgen van de gemiddelde paneldeelnemer 'meer aandacht'. Drie doelen krijgen 'minder aandacht'. Daarbij krijgt geen van de doelen 'veel meer aandacht' of 'veel minder aandacht'. We adviseren de gemeente Amsterdam daarom, om aandacht te geven aan een aantal verschillende doelen, en niet te focussen op één doel.

Meer ruimte voor veiligheid, basisniveau bereikbaarheid en groen

Paneldeelnemers willen dat er meer aandacht is voor de doelen die te maken hebben met veiligheid: veilig buitenspelen voor kinderen en veilig verkeer. Mensen vinden dit een vanzelfsprekend recht voor alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Tegelijkertijd is de veiligheid in de stad iets waar deelnemers zelf vaak problemen mee ervaren: bijvoorbeeld met hard rijdende auto's en elektrische fietsen. Deze voorkeur wordt breed gedeeld, onder verschillende groepen paneldeelnemers: jong en oud, woonachtig in verschillende delen van de stad, en met verschillende opleidingstypes en financiële situaties.

Ook willen paneldeelnemers dat er meer aandacht komt voor de doelen die te maken hebben met een basisniveau bereikbaarheid voor iedereen. Paneldeelnemers willen dat alle delen en voorzieningen van de stad goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en de fiets en voor iedereen, waaronder mensen met een rolstoel, rollator of kinderwagen. Deelnemers zijn relatief tevreden met de huidige situatie, maar zien ruimte voor verbetering, met name in het openbaar vervoersnetwerk van de stad. Ook deze voorkeuren worden breed gedeeld onder verschillende groepen paneldeelnemers. Ook willen paneldeelnemers dat er meer aandacht komt voor het groener maken van de stad, met een oog op duurzaamheid en recreatie. Als de gemeente Amsterdam schaarse middelen en ruimte moet verdelen, bevelen we aan om meer aandacht te geven aan het verbeteren van de veiligheid in de stad, het basisniveau bereikbaarheid voor iedereen, en groen.

Minder ruimte voor de auto

Paneldeelnemers geven drie doelen minder aandacht, die te maken hebben met bereikbaarheid met de auto: *de auto dichtbij de bestemming parkeren, met de auto naar het centrum kunnen komen* en *bereikbaarheid per taxi*. Deze voorkeur wordt breed gedeeld, onder verschillende groepen paneldeelnemers: jong en oud, woonachtig in verschillende delen van de stad, en met verschillende opleidingstypes, veelgebruikte vervoermiddelen en financiële situaties. Ook deelnemers die (vaak) met de auto reizen geven deze doelen minder aandacht dan de andere doelen. Als de gemeente Amsterdam schaarse middelen en ruimte moet verdelen, bevelen we aan om minder aandacht te geven aan het bereikbaarheid met de auto of taxi.

Aanbeveling voor vervolgonderzoek

Kijkend naar de verschillende stadsdelen, zien we dat mensen uit het centrum van Amsterdam minder aandacht geven aan de doelen, dan mensen uit de andere stadsdelen. In de motivaties die deelnemers geven, zien we een aantal mogelijke verklaringen, zoals dat centrumbewoners andere verwachtingen hebben, of dat mensen in het centrum minder problemen ervaren met bijvoorbeeld bereikbaarheid per fiets of openbaar vervoer. Een vervolgonderzoek zou dergelijke verschillen tussen stadsdelen en de doelen die ze belangrijk vinden verder kunnen uitdiepen.



3. Over het onderzoek

We lichten in dit hoofdstuk ook toe hoe het onderzoek er voor deelnemers uitzag. De raadpleging is te vinden op www.samenruimtemaken-amsterdam.nl. De raadpleging kan nog ingevuld worden, maar antwoorden worden niet meer geregistreerd.

Ook wordt de samenstelling van de deelnemers besproken en vergeleken met de Amsterdamse gemiddelden voor leeftijd, gender en opleidingstype. Ook wordt hier toegelicht wat deelnemers van het onderzoek vonden.

Wat is de PWE?

De Participatieve Waarde Evaluatie (PWE) is een participatiemethode die Populytics vaak inzet om mensen te betrekken bij beslissingen die hen gaan raken. De methode is ontwikkeld en gevalideerd door wetenschappers.

De essentie van een PWE-raadpleging is om deelnemers in een online omgeving op de stoel van de besluitvormer te zetten, in dit geval de gemeente Amsterdam. Deelnemers krijgen een keuzetaak, waarin ze het beleidsdilemma ervaren van de beleidsmakers en besluitvormers die bezig zijn de ruimte in Amsterdam te verdelen richting de toekomst. Deelnemers zien realistische beleidsopties die de besluitvormers overwegen en de beperkingen die er zijn. Wat adviseren ze als zij in de schoenen van een besluitvormer zouden staan? Vervolgens motiveren deelnemers hun advies.

Door mee te doen aan de raadpleging begrijpen deelnemers beter de complexiteit van de beleidskeuze. En de resultaten stellen beleidsmakers en besluitvormers in staat om hun keuzes beter aan te sluiten op voorkeuren, waarden en zorgen van deelnemers.

Deze PWE-raadpleging bestond uit twee delen:

- **Deel 1:** De keuzetaak, over de ruimte in Amsterdam
- **Deel 2:** Vragen over de demografische kenmerken van deelnemers

De PWE-raadpleging stond online tussen 7 juni en 1 augustus 2024. Deelnemers konden meedoen aan de raadpleging in het Nederlands, of in het Engels.

De raadpleging is te vinden op www.samenruimtemaken-amsterdam.nl. De raadpleging kan nog ingevuld worden, maar antwoorden worden niet meer geregistreerd.

Doel van de PWE-raadpleging

De openbare ruimte in Amsterdam staat onder druk door de snelle groei van de stad, qua inwonersaantallen, maar ook wat betreft verkeersbewegingen. Deze trend zal doorzetten richting 2050. Veel Amsterdammers ervaren nu al verkeersstress, wat vooral ouderen en kinderen treft. Daarnaast zorgt klimaatverandering voor meer hitte, droogte en wateroverlast, waar de stad onvoldoende op is voorbereid. De uitdaging is om een gezonde, leefbare stad te behouden voor alle bewoners en bezoekers van Amsterdam. Waar maken we ruimte voor in Amsterdam? Hier houdt de gemeente zich mee bezig middels de werkgroep Amsterdam Maakt Ruimte (AMR).

Bij het bepalen waar ruimte voor wordt gemaakt in Amsterdam, is het belangrijk om het burgerperspectief prominent terug te laten komen. Om die input te krijgen is met beleidsmakers en belanghebbenden een PWE ontworpen. Met een PWE-raadpleging worden de belangrijke waarden, voorkeuren en zorgen van inwoners rond bereikbaarheid in beeld gebracht. Met de resultaten van de PWE-raadpleging kan worden nagegaan of het burgerperspectief adequaat wordt meegenomen in de doelen van AMR.

Dit burgerperspectief is belangrijk omdat het uitgangspunt van AMR is dat mobiliteit geen doel op zichzelf is, maar ten dienste staat van belangrijke maatschappelijk-economische activiteiten. Doelen zijn een instrument om daarop te sturen. Om die doelen in te vullen, is het van belang te weten welke onderliggende waarden, preferenties en percepties burgers en gebruikers hebben bij bereikbaarheid. Daarbij zijn een aantal thema's cruciaal om tot doelen te kunnen komen, waarvoor de PWE input zal leveren.



Keuzetaak: Wat vind je belangrijk voor de toekomst van Amsterdam?

Beperkingen



Toelichting

Doel: Inzicht krijgen in de waarde die bewoners en bezoekers van Amsterdam toekennen aan verschillende doelen voor de toekomst van de stad.

Keuzesituatie: Deelnemers konden aangeven of ze vonden dat een doel minder aandacht (schuifje naar links) of meer aandacht (schuifje naar rechts) zou moeten krijgen. Er waren zestien doelen. Het verplaatsen van de schuifjes had invloed op de metertjes *Inspanning gemeente* en *Ruimte in de stad*. Als deelnemers ongeveer 10 doelen 'meer aandacht' hadden gegeven, of 5 doelen 'veel meer aandacht', dan kwamen de metertjes in het rood en konden deelnemers niet verder. Ze moesten dan schuifjes terug- of naar links zetten. Onder de informatieknoppen konden deelnemers aanvullende informatie lezen over ieder doel.

Motivatie en vervolgvragen:

Deelnemers konden hun keuzes toelichten.

<p>i Het verkeer in Amsterdam moet veilig zijn. Ook voor kwetsbare mensen zoals ouderen, kleine kinderen en mensen met een beperking.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i Er moeten veel taxi's zijn in Amsterdam. En taxi's moeten snel van de ene plek naar de andere plek kunnen komen.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Er moeten in Amsterdam veel parken, pleinen en terrassen zijn. Daar kunnen mensen elkaar ontmoeten, en samen eten en drinken.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i Mensen moeten snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum van Amsterdam kunnen komen. Via de kortste weg.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Mensen moeten hun auto kunnen parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i De ondernemers in Amsterdam moeten de ruimte krijgen om hun voorraad naar hun bedrijf te brengen.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Alle wijken van Amsterdam moeten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i Mensen moeten belangrijke voorzieningen (zoals een school, supermarkt of huisarts) goed kunnen bereiken met de fiets.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Mensen moeten hun fiets goed kunnen parkeren in de buurt van hun huis of de plek waar ze moeten zijn.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i Amsterdam moet goed toegankelijk zijn met een rolstoel, rollator of kinderwagen.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Amsterdam moet minder overlast hebben als het weer heel droog is of als er heel veel regen valt.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i Het openbaar vervoer in Amsterdam moet snel en vaak rijden.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Parkeren in Amsterdam moet voor iedereen betaalbaar zijn.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i Kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen in Amsterdam.</p> <p>Geen extra aandacht</p>
<p>i Mensen moeten met de fiets of te voet snel en prettig door de stad kunnen reizen. Via de kortste weg.</p> <p>Geen extra aandacht</p>	<p>i De stad moet groen zijn, met veel bomen, parken en natuur.</p> <p>Geen extra aandacht</p>



Afkortingen

De volgende afkortingen gebruiken we in het rapport om de verschillende doelen aan te geven.

Originele formulering doel	Afkorting
Alle wijken van Amsterdam moeten goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.	Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer
Amsterdam moet goed toegankelijk zijn met een rolstoel, rollator of kinderwagen.	Toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen
Amsterdam moet minder overlast hebben als het weer heel droog is of als het heel veel regent.	Minder overlast van droogte of veel regen
De ondernemers in Amsterdam moeten de ruimte krijgen om hun voorraad naar hun bedrijf te brengen.	Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers
De stad moet groen zijn, met veel bomen, parken en natuur.	Een groene stad met veel bomen, parken en natuur
Er moeten in Amsterdam veel parken, pleinen en terrassen zijn. Daar kunnen mensen elkaar ontmoeten, en samen eten en drinken.	Veel parken, pleinen en terrassen
Er moeten veel taxi's zijn in Amsterdam. En taxi's moeten snel van de ene naar de andere plek kunnen komen.	Veel taxi's en goed bereik voor taxi's
Het openbaar vervoer in Amsterdam moet snel en vaak rijden.	Snel en frequent openbaar vervoer
Het verkeer in Amsterdam moet veilig zijn. Ook voor kwetsbare mensen zoals ouderen en kinderen.	Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers
Kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen in Amsterdam.	Veilig buitenspelen voor kinderen
Mensen moeten belangrijke voorzieningen (zoals een school, supermarkt of huisarts) kunnen bereiken met de fiets.	Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets
Mensen moeten hun auto kunnen parkeren dichtbij de plek waar ze moeten zijn.	Auto dichtbij de bestemming parkeren
Mensen moeten hun fiets goed kunnen parkeren in de buurt van hun huis of de plek waar ze moeten zijn.	Fiets dichtbij de bestemming parkeren
Mensen moeten met de fiets of te voet snel en prettig door de stad kunnen reizen.	Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen
Mensen moeten snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum van Amsterdam kunnen komen.	Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum
Parkeren in Amsterdam moet voor iedereen betaalbaar zijn.	Betaalbaar parkeren



We laten de adviezen zien van twee groepen deelnemers

Twee kernwaarden van een goed participatietraject zijn dat 1) de groep die deelneemt een representatieve afspiegeling is van alle bewoners en bezoekers van Amsterdam, en 2) dat iedereen die dat wil mee kan doen. Om beide doelen te halen, hebben we de raadpleging zowel met een representatief panel als met een open raadpleging gedaan.



Panel

975 deelnemers hebben meegedaan via een panel.

Deelnemers konden de raadpleging in het Nederlands of in het Engels invullen.

Deze deelnemers zijn geworven via een panelbureau om representatief te zijn voor de Amsterdamse bevolking. Op basis van de uitkomsten van deze groep, kunnen representatieve conclusies getrokken worden voor de Amsterdamse bevolking, op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingstype.

In sommige analyses laten we alleen de data van het panel zien. Reden hiervoor is dat deze data representatief zijn op leeftijd, gender en opleidingstype. De conclusies die we op basis van deze data trekken zijn dan representatief voor de Amsterdamse bevolking.



Open raadpleging

In totaal hebben **3.821 mensen** deelgenomen aan de open raadpleging.

Iedereen die advies wilde geven over de ruimte in Amsterdam, kon dit doen. Dit kon in het Nederlands of in het Engels.

De open raadpleging is per definitie niet representatief. Daarvoor doen we een panel raadpleging. Een open raadpleging trekt typisch gezien meer deelnemers met een uitgesproken mening en/of een expliciet belang/interesse bij het onderwerp. De open raadpleging heeft twee doelen: 1) iedereen die advies wil geven over dit thema de kans geven om dit te doen; 2) deelnemers aan de open raadpleging geven veel uitgebreidere onderbouwingen bij hun keuzes dan betaalde deelnemers uit de panel raadpleging. Dit geeft meer inzicht in de waarden die achter voorkeuren liggen.

Omdat de open raadpleging niet representatief is, laten we in deze rapportage voornamelijk de resultaten zien van de panelraadpleging. De bijlagen bevatten een aantal analyses voor de open raadpleging.



Samenstelling van de deelnemers

Naar gender, leeftijd, opleiding en meest gebruikte vervoermiddel



Open raadpleging



Panel

	Panel (n=975)	Open (n=3.821)	Gemiddelde Amsterdam
Gender			
Man	50%	41%	51%
Vrouw	49%	54%	49%
Anders	1%	4%	
Leeftijd			
Jonger dan 34	42%	42%	41%
Tussen 35 en 64	44%	47%	44%
Ouder dan 65	14%	11%	16%
Opleiding			
Praktisch	11%	3%	22%
Midden	24%	12%	30%
Theoretisch	65%	85%	48%
Meest gebruikte vervoermiddel			
Auto	38%	35%	
Trein	9%	30%	
Bus, Tram of Metro	18%	43%	
Fiets	34%	83%	
Deelvervoer	6%	4%	

Toelichting

De tabel laat de verdeling van de deelnemers zien. De belangrijkste uitkomsten:

- In totaal hebben **4.796 mensen** advies gegeven. Deelnemers deden mee in het Nederlands of in het Engels. Er waren twee raadplegingen: een panel- en een open raadpleging.
- **Panelraadpleging:** De deelnemersgroep aan de panelraadpleging is ongeveer gelijk aan het Amsterdams gemiddelde voor gender en leeftijd. Wat betreft opleidingstype zijn er meer theoretisch opgeleide deelnemers dan in Amsterdam gemiddeld is. Om met deze data toch representatieve uitspraken te kunnen doen over de populatie van Amsterdam, zijn de uitkomsten herwogen op opleidingstype. Zie de [methodologische verantwoording](#).
- **Open raadpleging:** De deelnemersgroep aan de open raadpleging omvat relatief meer vrouwen en theoretisch opgeleide deelnemers vergeleken met het Amsterdamse gemiddelde, en iets minder 65-plussers. We hebben hier niet voor gecorrigeerd in de analyse omdat de open raadpleging niet als doel heeft om representatieve uitkomsten te genereren.

Cijfers over het gemiddelde van Amsterdam zijn gebaseerd op cijfers van het CBS (2021). Omdat deelnemers meerdere opties aan konden vinken bij meest gebruikte vervoermiddel, tellen deze percentages op tot meer dan 100%.



Samenstelling van de deelnemers

Naar relatie met de stad Amsterdam, stadsdeel waar ze wonen en stadsdeel waar ze werken



Open raadpleging



Panel

	Panel (n=975)	Open (n=3.821)	Gemiddelde Amsterdam
Relatie met de stad Amsterdam			
Ik woon in Amsterdam	79%	74%	
Ik werk in Amsterdam	42%	47%	
Ik ben ondernemer in Amsterdam	6%	11%	
Ik ben bezoeker van Amsterdam	10%	19%	
Stadsdeel wonen			
	(n=773)	(n=2.364)	
Amsterdam Zuidoost	10%	6%	10%
Amsterdam Centrum	23%	15%	10%
Amsterdam Nieuw-West	11%	10%	18%
Amsterdam Noord	22%	10%	12%
Amsterdam Oost	12%	21%	16%
Amsterdam West	10%	21%	16%
Amsterdam Zuid	11%	16%	16%
Weesp	1%	1%	3%
Stadsdeel werken			
	(n=411)	(n=1.505)	
Amsterdam Zuidoost	6%	6%	
Amsterdam Centrum	36%	35%	
Amsterdam Nieuw-West	10%	5%	
Amsterdam Noord	16%	5%	
Amsterdam Oost	11%	15%	
Amsterdam West	10%	11%	
Amsterdam Zuid	8%	17%	
Weesp	0%	1%	

Toelichting

De tabel laat de verdeling van de deelnemers zien, naar de relatie met de stad en naar stadsdeel waar ze wonen en werken. De belangrijkste uitkomsten:

- Deelnemers die aangaven in Amsterdam te werken of wonen, kregen de vervolgvraag in welk stadsdeel ze wonen of werken. **79%** van de paneldeelnemers gaf aan in Amsterdam te wonen. En **42%** van de paneldeelnemers gaf aan in Amsterdam te werken.
- De deelnemersgroep van de panelraadpleging is ongeveer gelijk aan het Amsterdams gemiddelde wat betreft stadsdeel waar ze wonen. Wel zijn er relatief weinig mensen uit de stadsdelen Nieuw-West, West en Zuid. En er zijn relatief veel mensen uit de stadsdelen Centrum en Noord.
- De deelnemersgroep aan de open raadpleging is ongeveer gelijk aan het Amsterdams gemiddelde qua stadsdeel waar mensen wonen.
- Van de deelnemers die in Amsterdam werken, werken de meeste deelnemers, zowel de panel- als de open deelnemers, in Amsterdam Centrum.

Cijfers over hoeveel mensen er gemiddeld in ieder stadsdeel wonen zijn gebaseerd op cijfers van de gemeente Amsterdam (2023). Omdat deelnemers bij de relatie met de stad Amsterdam meerdere opties aan konden vinken, tellen deze percentages op tot meer dan 100%.



Hoe hebben deelnemers de raadpleging ervaren en gewaardeerd?



Open raadpleging



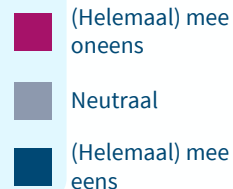
Panel

Toelichting

De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van paneeldeelnemers en open deelnemers samen.

De belangrijkste resultaten:

- Deelnemers geven gemiddeld een **7,3** aan de raadpleging. **92%** van de deelnemers geeft de raadpleging een voldoende. Dit is een hoog cijfer, in vergelijking met hoe andere, vergelijkbare PWE's worden beoordeeld.
- Iets meer dan driekwart van de deelnemers (**76%**) zegt er op te vertrouwen dat dit onderzoek eerlijk is. Dit is vergelijkbaar met andere PWE's.
- Bijna alle deelnemers (**89%**) zeggen dit een belangrijk onderwerp te vinden om hun mening over te geven. Dit percentage vergelijkbaar met andere PWE's.
- Twee derde van de deelnemers (**66%**) zegt te vinden dat de raadpleging goed te begrijpen was. Dit is iets lager dan bij andere PWE's.

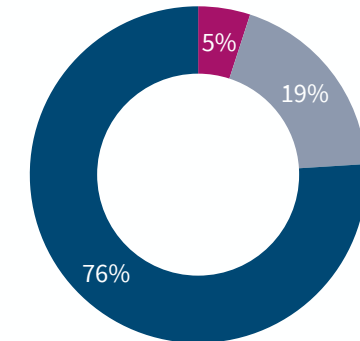


"Fijn om mee te denken"

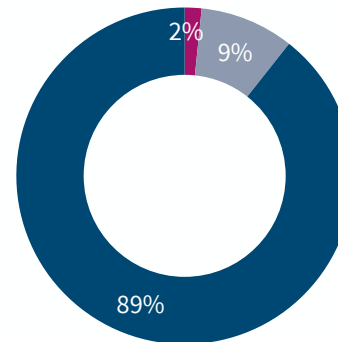
"Ik denk dat het belangrijk is om de inwoners te betrekken, dus ben erg blij met deze enquête."

"Dit was een prima onderzoek. Ik hoop echter dat de gemeente er iets mee doet. Ik heb al aan veel 'inspraakavonden' meegedaan. Het zijn meestal 'verplicht' door de overheid georganiseerde bijeenkomsten waar met de uitkomst niets wordt gedaan."

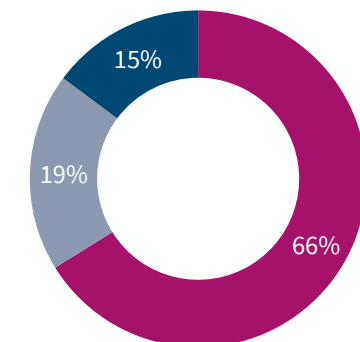
Ik vertrouw er op dat dit een eerlijk onderzoek is



Ik vond het een belangrijk onderwerp om mijn mening over te geven



Ik vond het onderzoek moeilijk te begrijpen



Hoe hebben deelnemers de raadpleging ervaren en gewaardeerd?



Open raadpleging



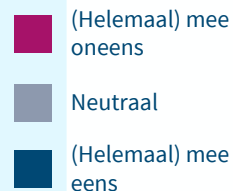
Panel

Toelichting

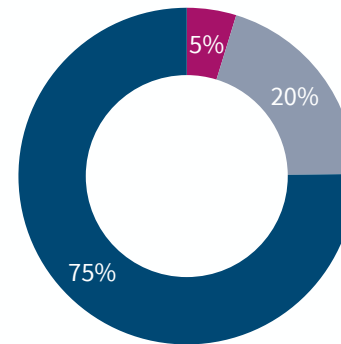
De grafieken hiernaast laten zien hoeveel deelnemers het (helemaal) eens en (helemaal) oneens waren met verschillende stellingen over de raadpleging. Het betreft hier de antwoorden van paneldeelnemers en open deelnemers samen.

De belangrijkste resultaten:

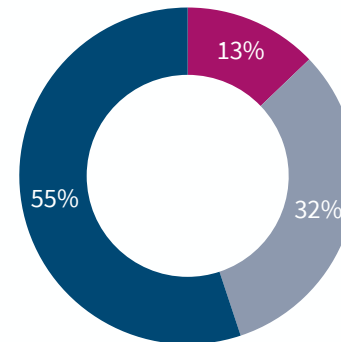
- Driekwart van de deelnemers (**75%**) vindt dat de PWE-methode vaker ingezet moet worden om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid. Dit is vergelijkbaar met andere PWE's.
- Meer dan de helft van de deelnemers (**56%**) zegt door mee te doen aan de PWE, iets te hebben geleerd over de keuzes die de gemeente moet maken over ruimte in de stad. Dit is iets lager dan bij andere PWE's.
- Meer dan de helft van de deelnemers (**55%**) zegt beslissingen over ruimte in de stad makkelijker te kunnen accepteren, als er veel mensen meedoen aan dit onderzoek. Dit is vergelijkbaar met andere PWE's.
- Meer dan de helft van de deelnemers (**58%**) zegt meer vertrouwen te hebben in de beslissingen van de gemeente Amsterdam, als de gemeente vaker bewoners mee laat denken op deze manier. Dit is vergelijkbaar met andere PWE's.



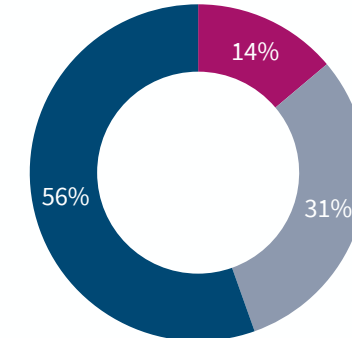
Deze methode moet vaker worden ingezet om inwoners te betrekken bij overheidsbeleid



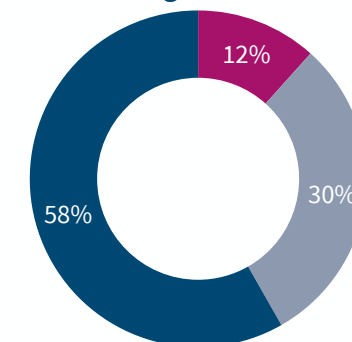
Als veel mensen meedoen aan deze raadpleging, dan zijn de uiteindelijke besluiten over dit onderwerp voor mij beter te accepteren



Doordat ik meedoe aan deze raadpleging heb ik geleerd over de keuzes die de gemeente moet maken over dit thema



Als de gemeente Amsterdam vaker op deze manier inwoners laat meedenken over dit soort keuzes, dan krijg ik meer vertrouwen in de besluiten van de gemeente Amsterdam



4. Resultaten

De keuzetaak was een schuifjes-PWE met zestien doelen.

In dit hoofdstuk worden de volgende resultaten besproken:

4.1. Resultaten

4.2. Resultaten LKCA

4.3. Resultaten motivaties bij de gemaakte keuzes

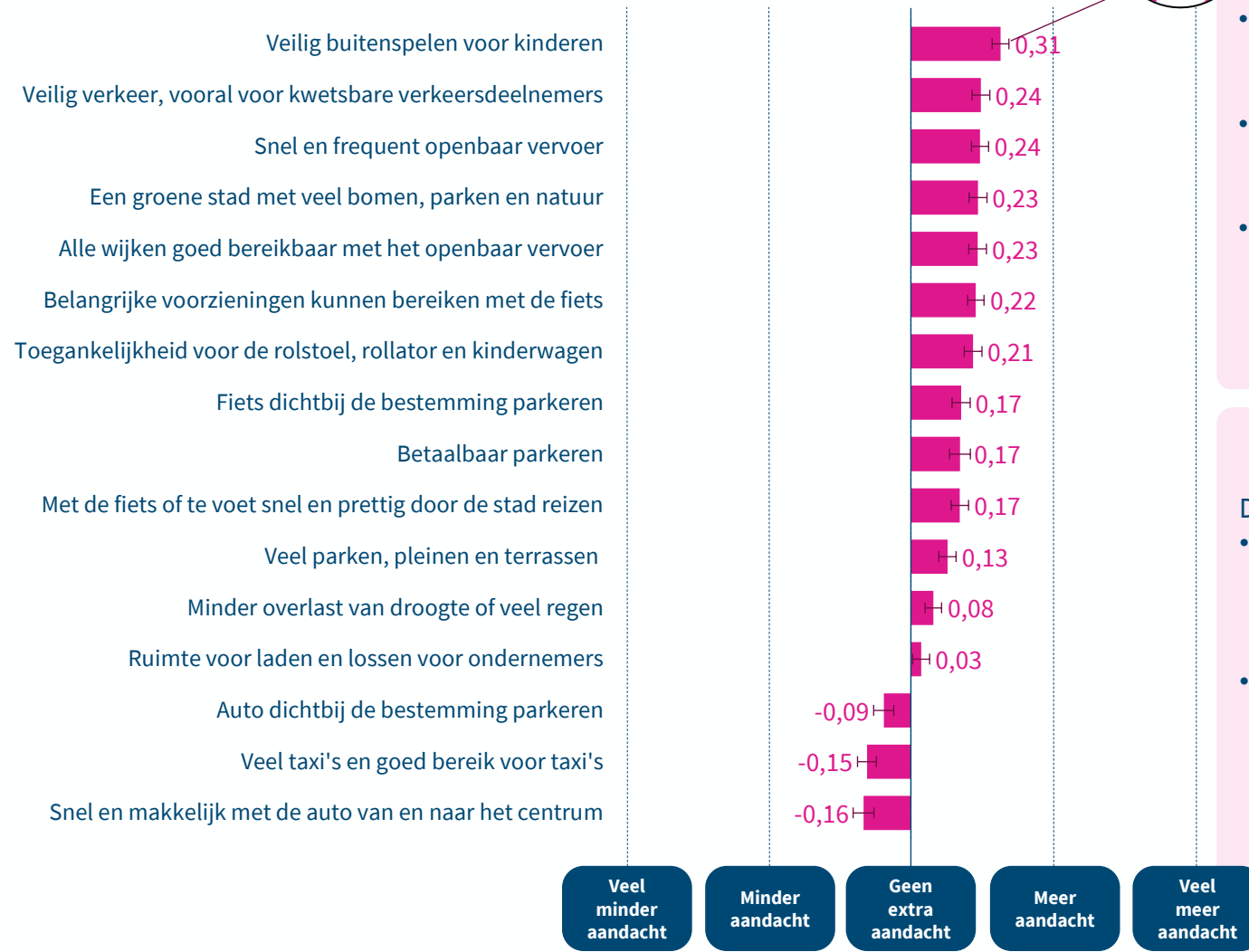
4.1. Resultaten

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain or a jagged arrow pointing downwards and to the right. This shape is set against a lighter blue background. The overall aesthetic is modern and minimalist.

Keuzetaak: Wat vind je belangrijk voor de toekomst van Amsterdam?



Panel



Betrouwbaarheidsinterval

- Een steekproef heeft altijd een mate van onzekerheid. Als alle Amsterdammers zouden deelnemen, dan zouden de uitkomsten met 95% zekerheid binnen het betrouwbaarheidsinterval vallen.
- Deze betrouwbaarheidsintervallen zijn klein, wat betekent dat de resultaten van de gemiddelde deelnemer weinig verschillen van de resultaten die we zouden krijgen als iedereen zou deelnemen.
- Het verschil tussen doelen is significant als er geen overlap zit in hun waardebereik. Bijvoorbeeld: het betrouwbaarheidsinterval van *veilig buitenspelen voor kinderen* overlapt niet met die van de andere doelen. Er is dus een significant verschil, waardoor we 95% zeker weten dat Amsterdammers dit het belangrijkste doel vinden.

Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde paneldeelnemer het schuifje neerzet.

- De gemiddelde paneldeelnemer adviseert om meer aandacht te geven aan dertien van de zestien doelen. De twee doelen die het meeste aandacht krijgen hebben te maken met veiligheid: *veilig buitenspelen voor kinderen* en *veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers*.
- Daarna volgen vijf doelen die allemaal ongeveer evenveel aandacht krijgen. Deze hebben te maken met een basisniveau van bereikbaarheid (*snel en frequent openbaar vervoer; alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer; belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets; en toegankelijkheid voor de rolstoel, rollator en kinderwagen*) en een groene stad (*een groene stad met veel bomen, parken en natuur*).

De gemiddelde paneldeelnemer adviseert om minder aandacht te geven aan drie doelen, welke allemaal te maken hebben met reizen met de auto.



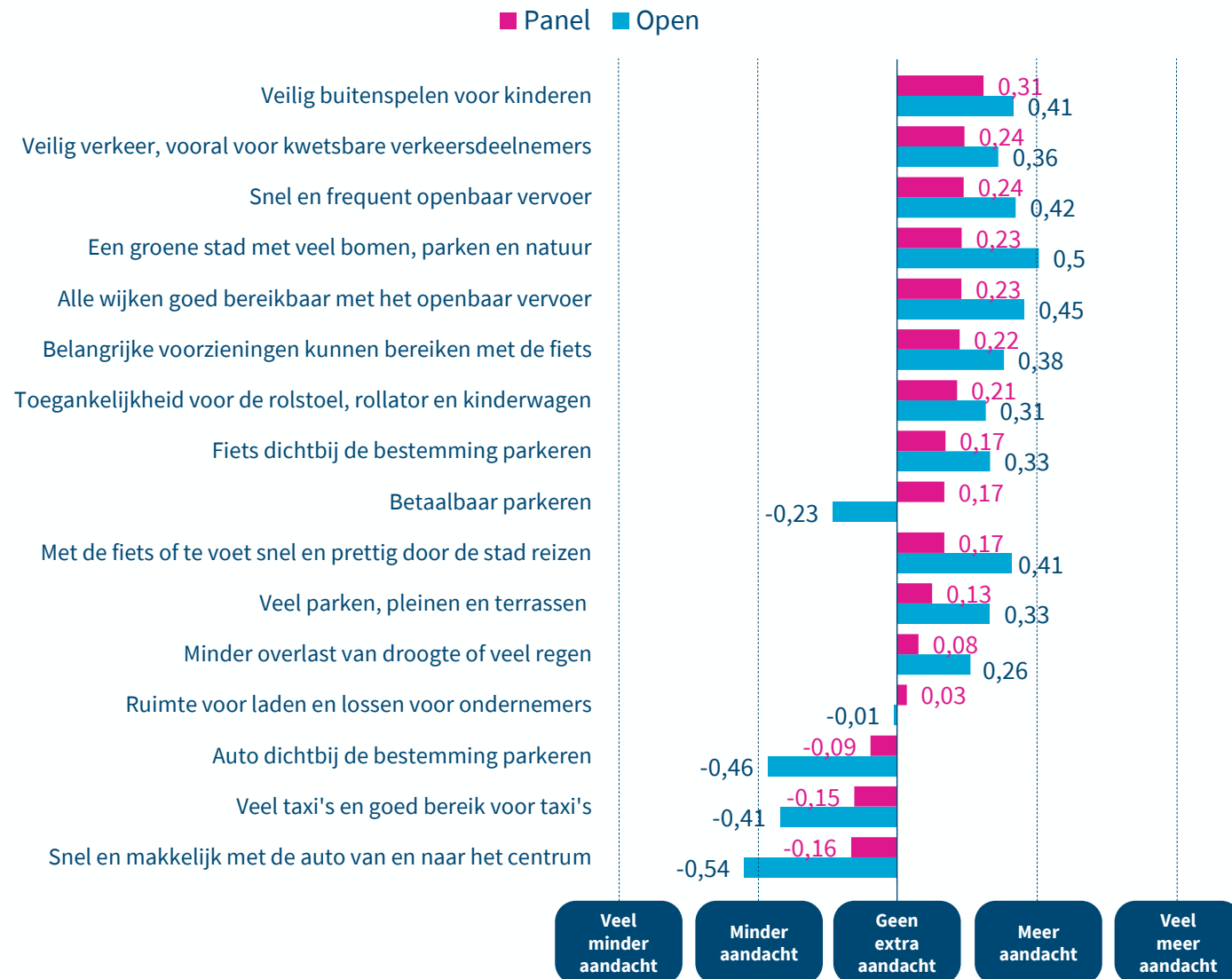
Keuzetaak: Wat vind je belangrijk voor de toekomst van Amsterdam?



Open raadpleging



Panel



Toelichting

De grafiek laat zien waar de deelnemers aan de panel- en open raadpleging het schuifje gemiddeld hebben neergezet. Een aantal opvallende zaken:

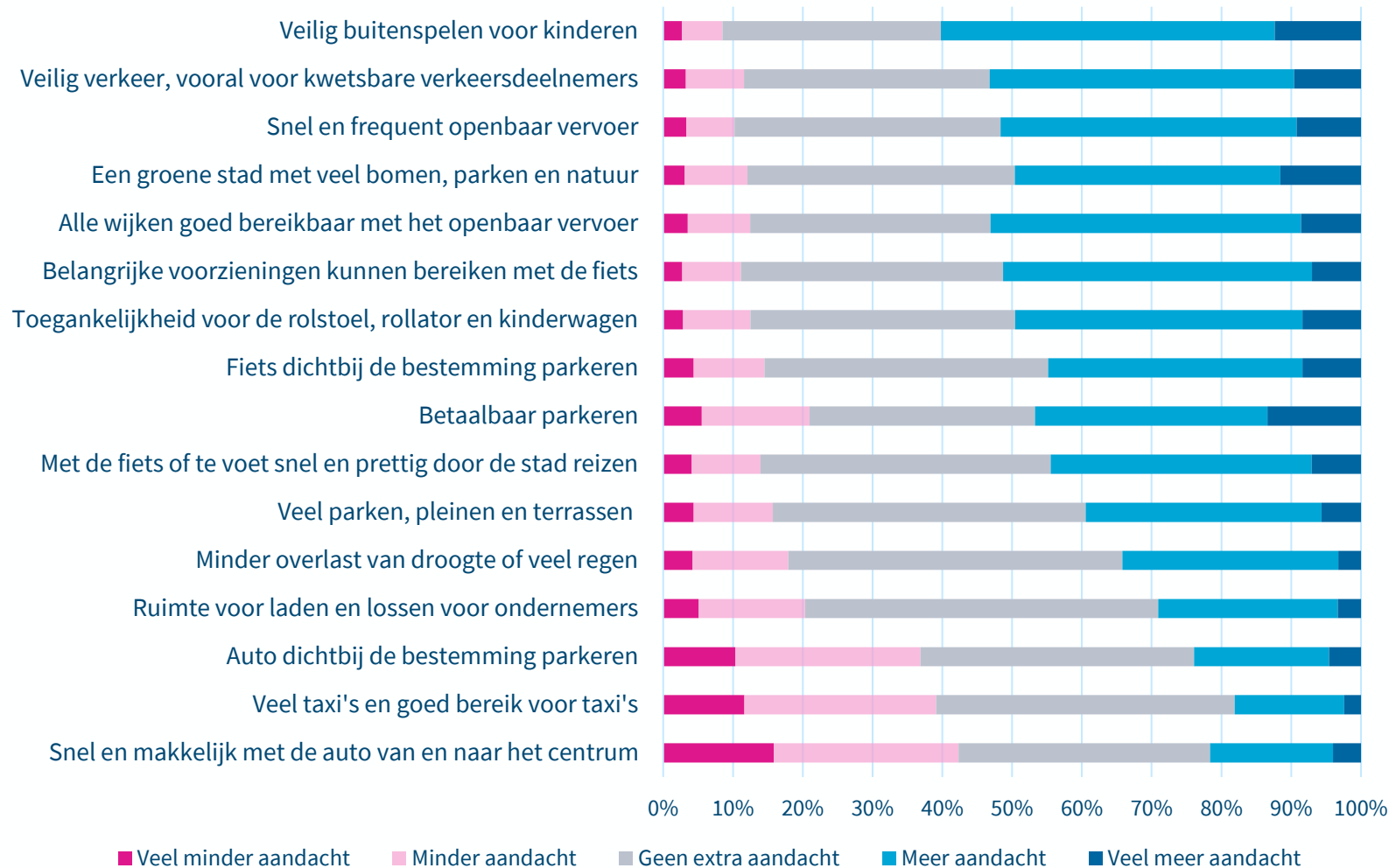
- Een open raadpleging trekt doorgaans gezien meer deelnemers met een uitgesproken mening en/of een specifiek belang of interesse in het onderwerp. Dat zien we ook hier terug in de keuzes: deelnemers in de open raadpleging geven sterker meer of minder aandacht aan de doelen.
- Er zijn meer overeenkomsten dan verschillen tussen de panel en open raadpleging. Doelen die in de panelraadpleging meer aandacht krijgen, krijgen dat ook in de open raadpleging. Wel zien we dat de preferenties in de open raadpleging sterker zijn dan in de panelraadpleging. Bijvoorbeeld aan *met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen* wordt door deelnemers aan de open raadpleging meer aandacht gegeven.
- De gemiddelde deelnemer uit de open raadpleging adviseert om minder aandacht te geven aan vier doelen:
 - *Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum*
 - *Veel taxi's en goed bereik voor taxi's*
 - *Auto dichtbij de bestemming parkeren*
 - *Betaalbaar parkeren*
- Deze doelen krijgen ook in de panelraadpleging minder aandacht, met uitzondering van *betaalbaar parkeren*, dat in de panelraadpleging meer aandacht krijgt.



Keuzetaak: Wat vind je belangrijk voor de toekomst van Amsterdam?



Panel



Toelichting

De grafiek laat het percentage paneldeelnemers zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie hiervoor de [bijlagen](#).

Gemiddeld geeft **41%** van de deelnemers (veel) meer aandacht aan een doel. Voor een aantal doelen ligt dit percentage hoger: De drie doelen waar dit percentage het hoogst voor is:

- Veilig buitenspelen voor kinderen (**60%** geeft (veel) meer aandacht)
- Veilig verkeer (**53%** geeft (veel) meer aandacht)
- Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer (**53%** geeft (veel) meer aandacht)

Gemiddeld geeft **19%** van de deelnemers (veel) minder aandacht aan een doel. Voor een aantal doelen ligt dit percentage hoger. De drie doelen waar dit percentage het hoogst voor is:

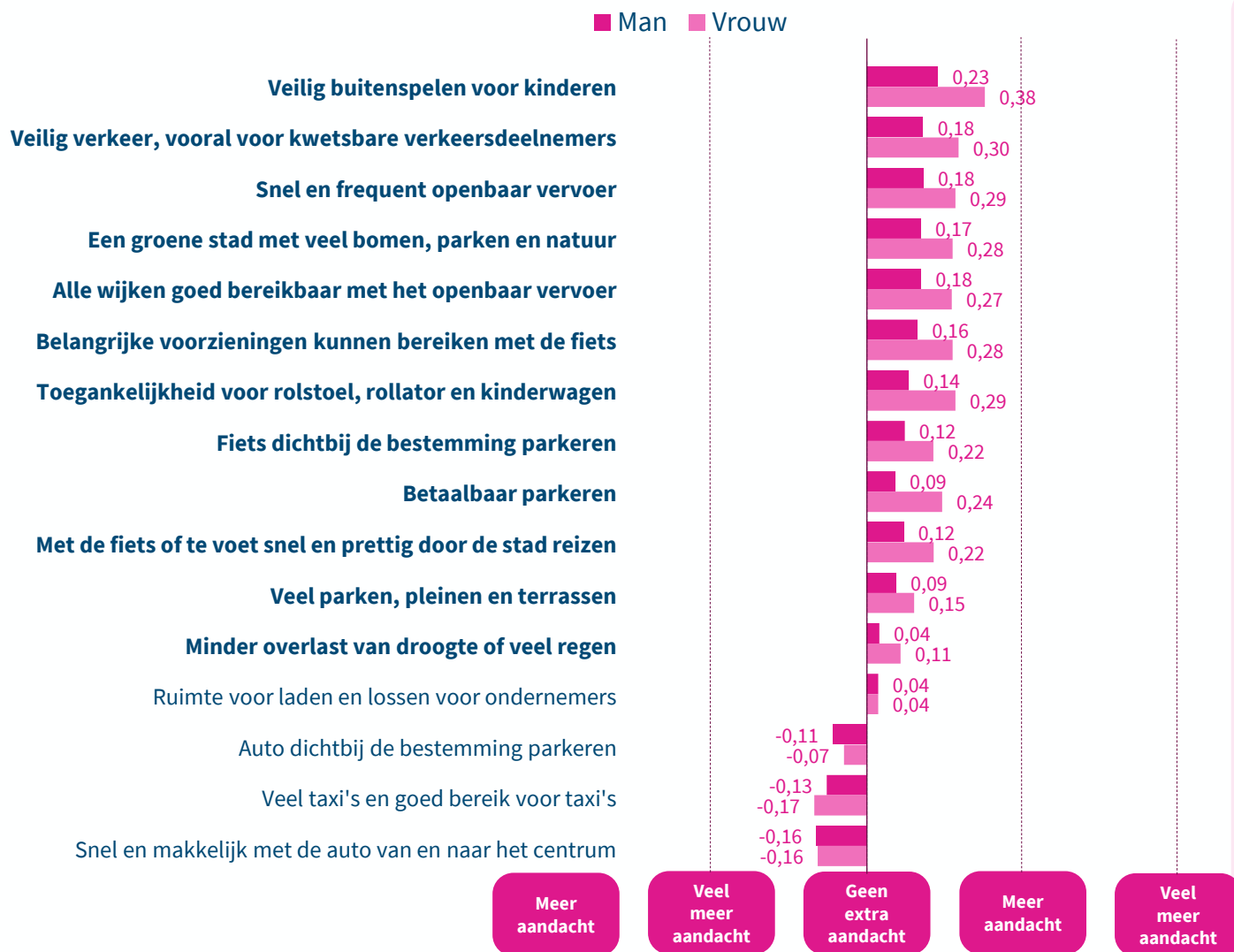
- Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum (**42%** geeft (veel) minder aandacht)
- Veel taxi's en goed bereik voor taxi's (**39%** geeft (veel) minder aandacht)
- De auto dichtbij de bestemming parkeren (**37%** geeft (veel) minder aandacht)



Keuzetaak: Naar gender



Panel



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panelraadpleging het schuifje heeft neergezet, verdeeld naar mannen en vrouwen. Zie de [bijlagen](#) voor de analyse van de open raadpleging.

Voor het panel is getoetst of mannen en vrouwen hun aandacht anders verdelen over de doelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor twaalf doelen. Deze doelen zijn dikgedrukt in de grafiek. Aan alle twaalf doelen waar mannen en vrouwen hun aandacht significant anders verdelen, geven vrouwen meer aandacht dan mannen.

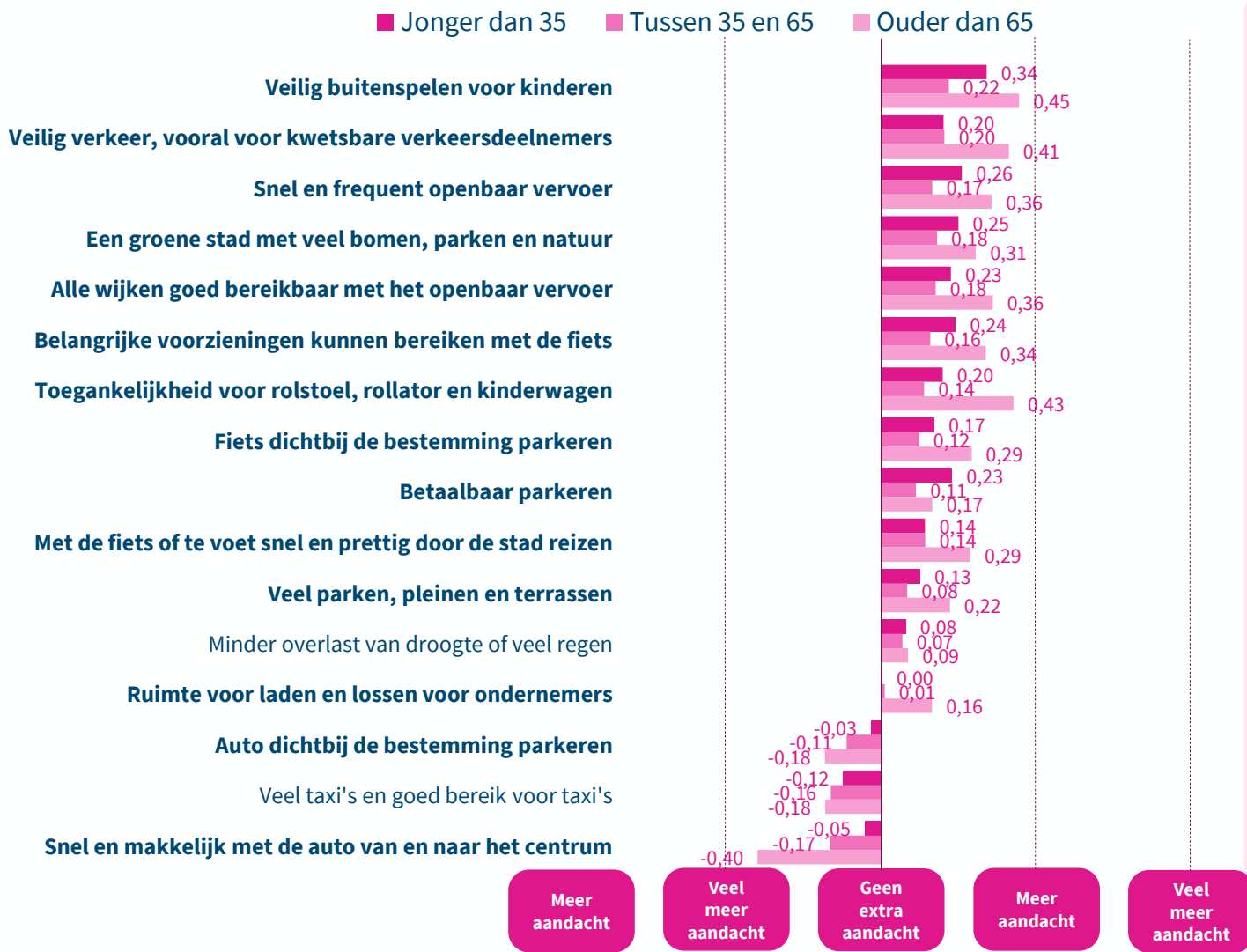
Ondanks deze verschillen zien we dat de prioritering van de 16 doelen nagenoeg hetzelfde is. Namelijk, doelen die te maken hebben met veiligheid krijgen het meeste prioriteit, samen met doelen die te maken hebben met het basisniveau van bereikbaarheid en een groene stad. En doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto krijgen de minste aandacht.



Keuzetaak: Naar leeftijd



Panel



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panelraadpleging het schuifje heeft neergezet, per leeftijdsgroep. Zie de [bijlagen](#) voor de analyse van de open raadpleging.

Voor het panel is getoetst of deelnemers uit verschillende leeftijdsgroepen hun aandacht anders verdelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor veertien doelen. Deze doelen zijn dikgedrukt. Significante verschillen tussen de leeftijdsgroepen:

- **Deelnemers ouder dan 65** geven aan de meeste doelen meer aandacht dan deelnemers uit de andere leeftijdsgroepen. Aan twee doelen geven ze minder aandacht dan de rest: *auto dichtbij de bestemming parkeren*; en *snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum*.
- **Deelnemers van 35 tot 65** geven het minste extra aandacht aan de meeste doelen, in vergelijking met andere leeftijdsgroepen.
- **Deelnemers van jonger dan 35** geven de meeste doelen minder aandacht dan de 65-plussers, maar meer dan de 35-65-jarigen. Bij de drie doelen die betrekking hebben op bereikbaarheid per auto geven jongeren relatief meer aandacht dan andere leeftijdsgroepen.

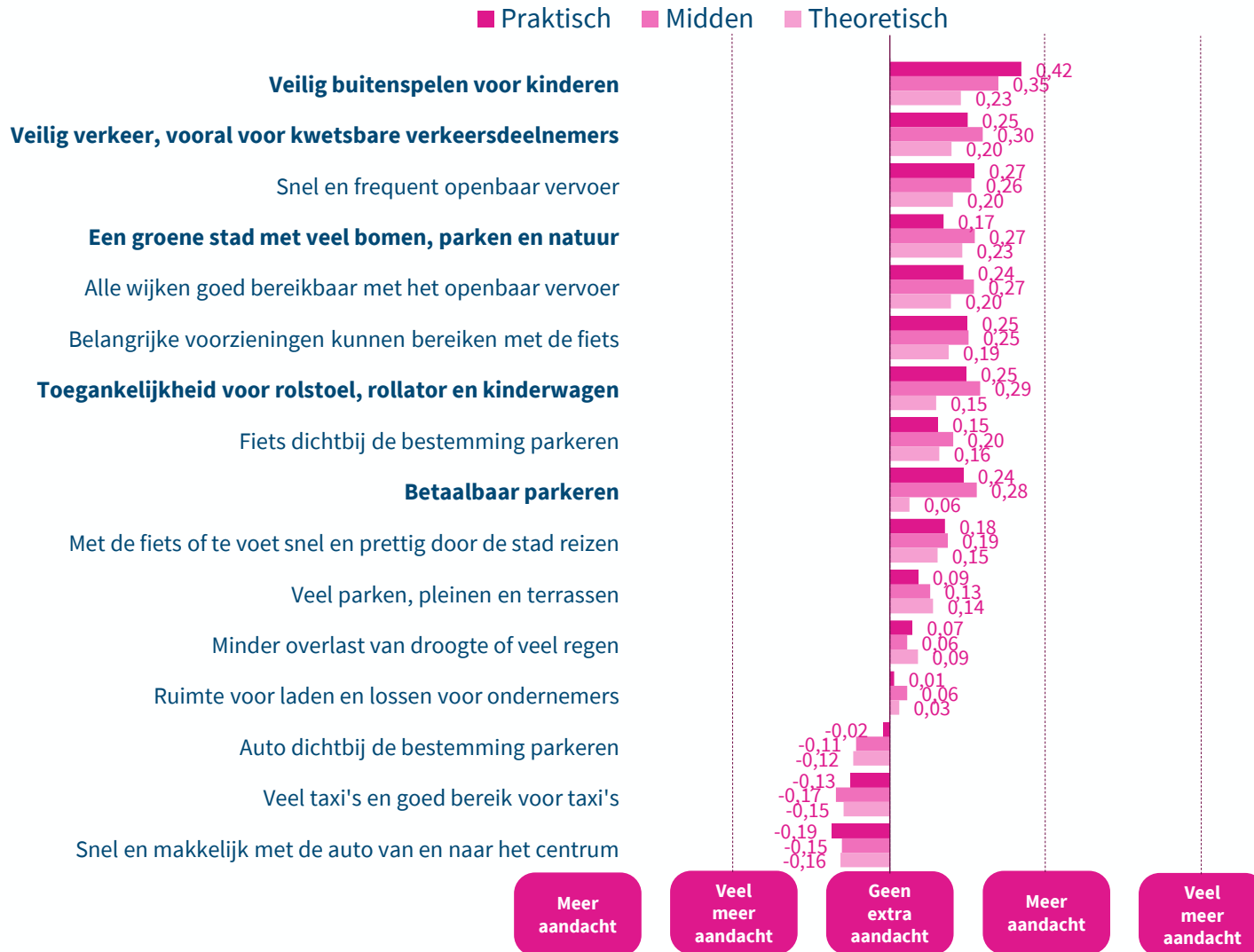
Ondanks deze verschillen zien we dat de prioritering van de 16 doelen nagenoeg hetzelfde is. Namelijk, doelen die te maken hebben met veiligheid krijgen het meeste prioriteit, samen met doelen die te maken hebben met het basisniveau van bereikbaarheid en een groene stad. En doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto krijgen de minste aandacht.



Keuzetaak: Naar opleidingstype



Panel



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panelraadpleging het schuifje heeft neergezet, per opleidingstype. Zie de [bijlagen](#) voor de analyse van de open raadpleging.

Voor het panel is getoetst of deelnemers met verschillende opleidingstypes hun aandacht anders verdelen. Voor vijf doelen is er een statistisch significant verschil ($p < 0,05$). Deze doelen zijn dikgedrukt in de grafiek. Significante verschillen tussen de opleidingstypes:

- **Deelnemers met een praktische- of midden opleiding** geven vier doelen meer aandacht dan deelnemers met een theoretische opleiding: *veilig buitenspelen voor kinderen; veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers; toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen; en betaalbaar parkeren.*
- **Deelnemers met een theoretische- of midden opleiding** geven één doel meer aandacht dan deelnemers met een praktische opleiding: *een groene stad met veel bomen, parken en natuur.*

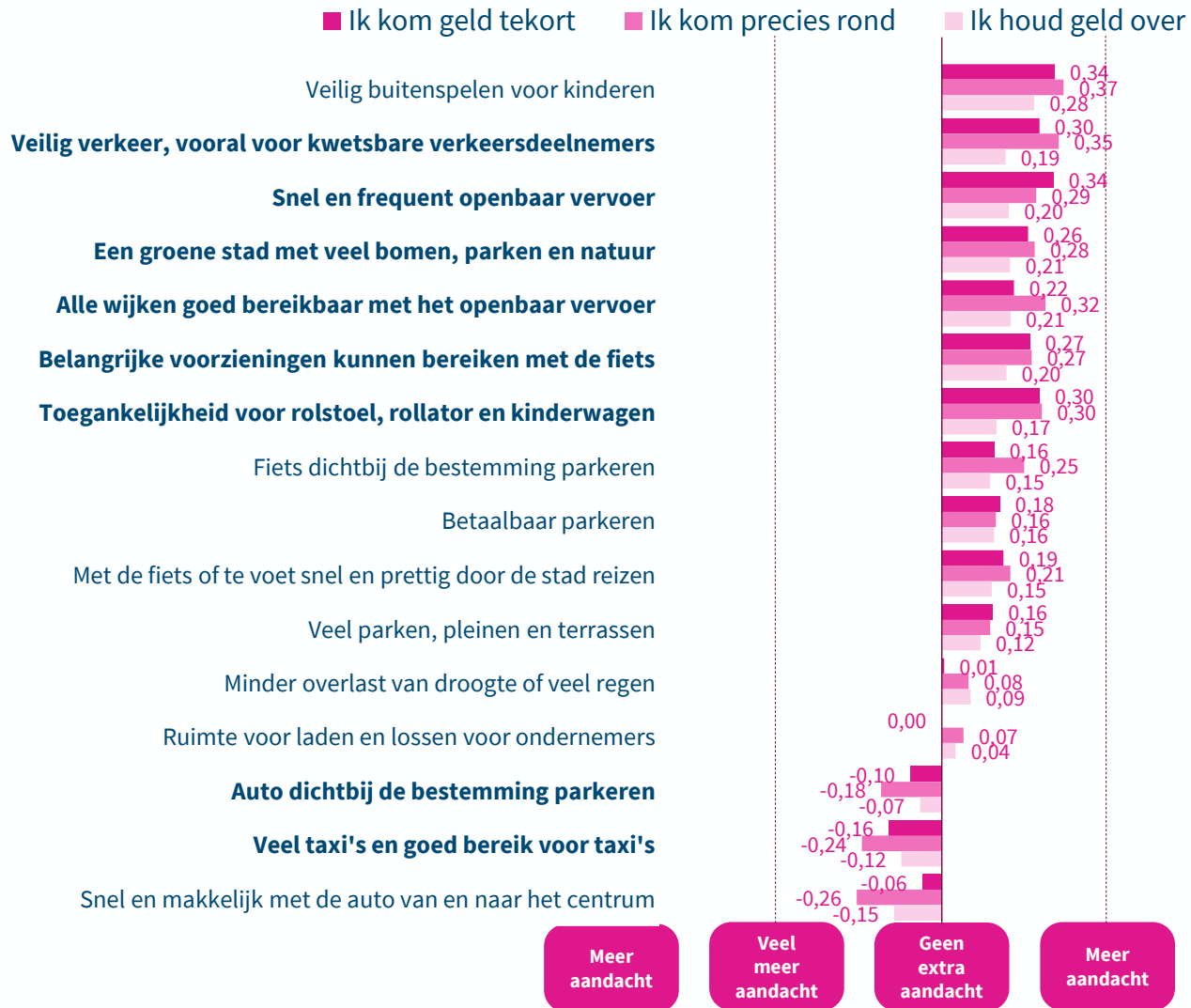
Ondanks deze verschillen zien we dat de prioritering van de 16 doelen nagenoeg hetzelfde is. Namelijk, doelen die te maken hebben met veiligheid krijgen het meeste prioriteit, samen met doelen die te maken hebben met het basisniveau van bereikbaarheid en een groene stad. En doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto krijgen de minste aandacht.



Keuzetaak: Naar financiële situatie



Panel



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panelraadpleging het schuifje heeft neergezet, per financiële situatie. Zie de [bijlagen](#) voor de analyse van de open raadpleging.

Er is getoetst of deelnemers met verschillende financiële situaties hun aandacht anders verdelen. Voor acht doelen is er een statistisch significant verschil ($p < 0,05$). Deze doelen zijn dikgedrukt in de grafiek. Significante verschillen tussen deelnemers, naar financiële situatie:

- Deelnemers die geld tekortkomen of precies rondkomen** geven zes doelen meer aandacht dan andere deelnemers: *veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers; snel en frequent openbaar vervoer; een groene stad met veel bomen, parken en natuur; alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer; belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets; en toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen.*
- Deelnemers die precies rondkomen:** geven twee doelen minder aandacht dan andere deelnemers: *auto dichtbij de bestemming parkeren en veel taxi's en goed bereik voor taxi's.*

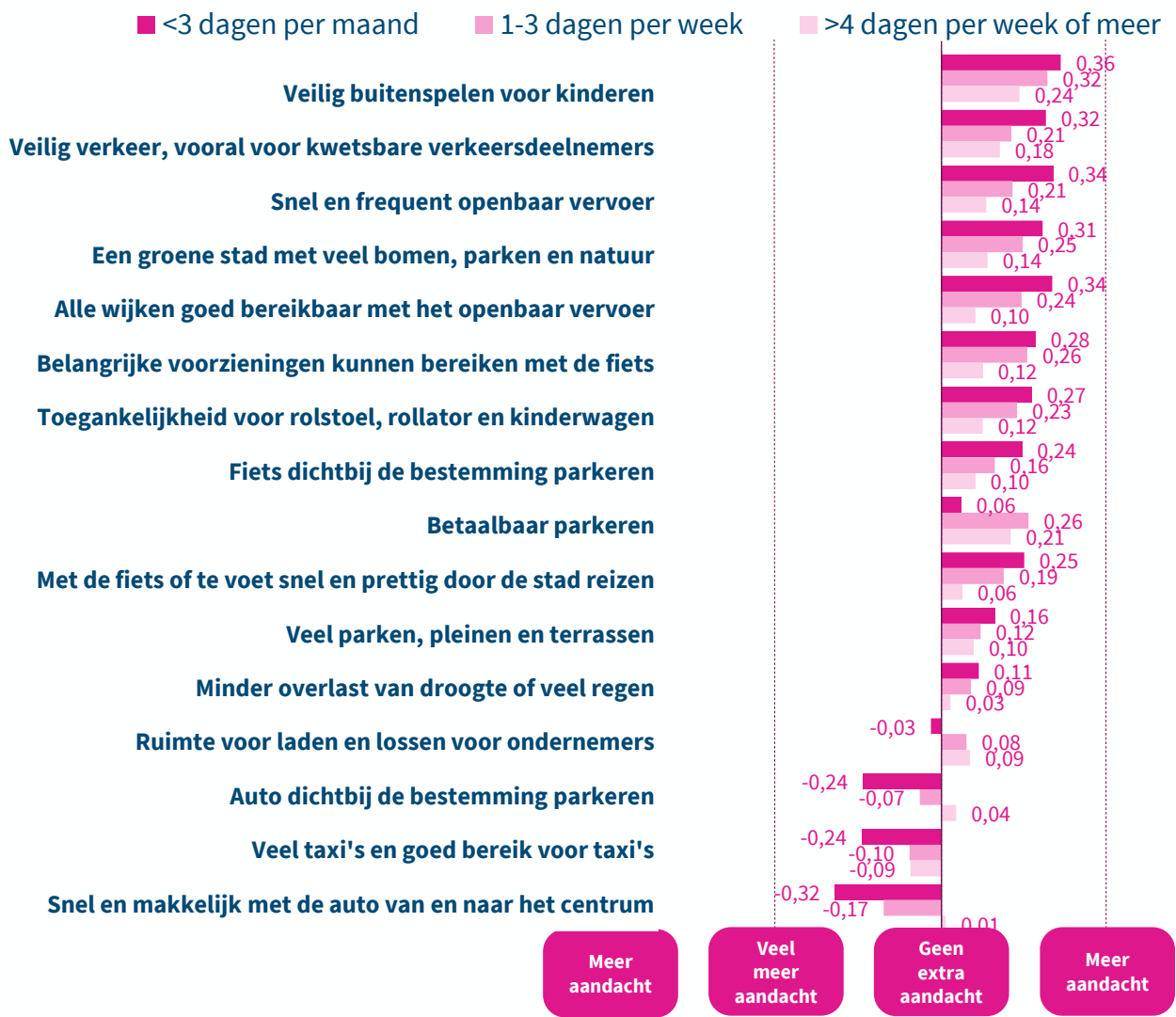
Ondanks deze verschillen zien we dat de prioritering van de 16 doelen nagenoeg hetzelfde is. Namelijk, doelen die te maken hebben met veiligheid krijgen het meeste prioriteit, samen met doelen die te maken hebben met het basisniveau van bereikbaarheid en een groene stad. En doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto krijgen de minste aandacht.



Keuzetaak: Naar autogebruik



Panel



Toelichting

De grafiek laat zien waar de gemiddelde deelnemer aan de panelraadpleging het schuifje heeft neergezet, afhankelijk van hoe vaak ze met de auto reizen. Zie de [bijlagen](#) voor de analyse van de open raadpleging.

Voor het panel is getoetst of deelnemers met verschillend autogebruik hun aandacht anders verdelen. Hieruit blijkt een statistisch significant verschil ($p < 0,05$) voor alle doelen. Significante verschillen tussen deelnemers:

- **Deelnemers die >4 dagen per week met de auto reizen** geven opvallend genoeg minder aandacht aan de doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto. Alleen aan *auto dichtbij de bestemming parkeren* geven deze deelnemers 'meer aandacht'. Voor de rest hebben deze deelnemers minder sterke voorkeuren dan andere deelnemers.
- Er is één doel waar **deelnemers die 1-3 dagen per week met de auto reizen** meer aandacht aan geven dan anderen: *betaalbaar parkeren*.
- **Deelnemers <3 dagen per maand met de auto reizen**, hebben sterkere voorkeuren dan andere deelnemers. Ze geven het sterkst minder aandacht aan de doelen die te maken hebben auto- en taxibereikbaarheid. Ook *betaalbaar parkeren* krijgt van deze deelnemers minder aandacht dan van andere deelnemers. Aan de andere doelen geven deze deelnemers sterker meer aandacht dan andere deelnemers.

Ondanks deze verschillen zien we dat de prioritering van de 16 doelen nagenoeg hetzelfde is. Namelijk, doelen die te maken hebben met veiligheid krijgen het meeste prioriteit, samen met doelen die te maken hebben met het basisniveau van bereikbaarheid en een groene stad. En doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto krijgen de minste aandacht.

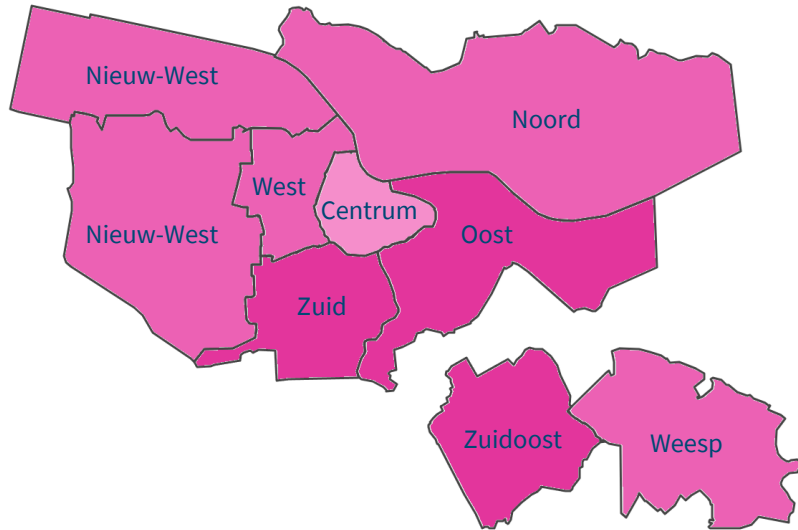


Prioriteitsverdeling op de vier belangrijkste doelen per stadsdeel

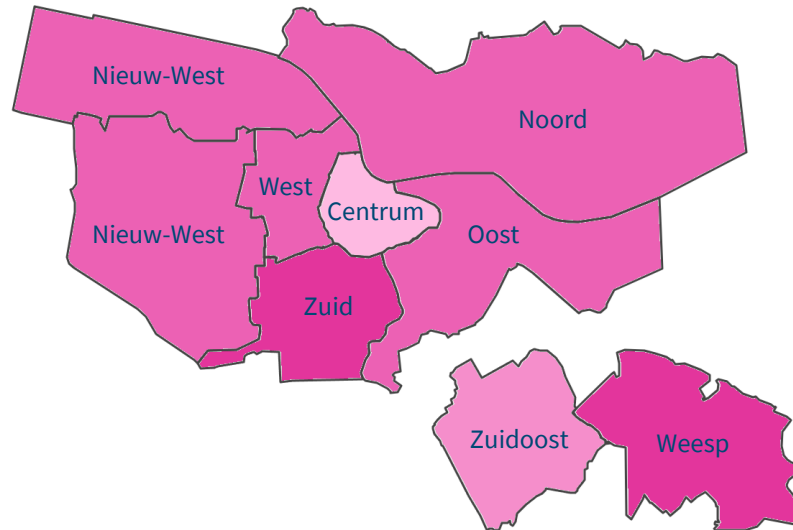


Panel

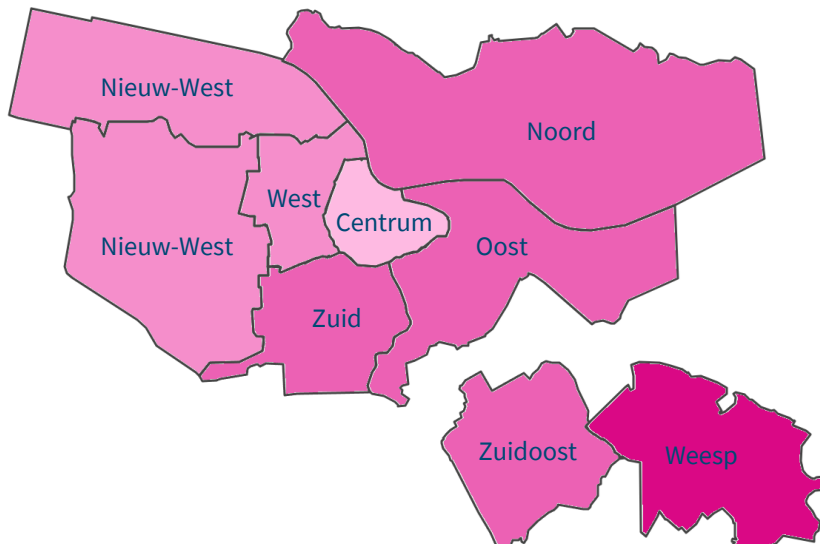
Veilig buitenspelen voor kinderen



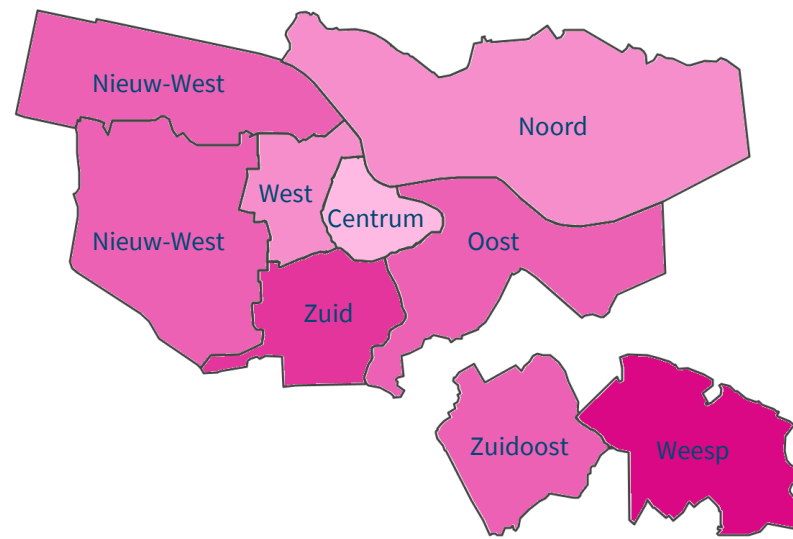
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers



Snel en frequent openbaar vervoer



Een groene stad met veel bomen, parken en natuur



Toelichting

De kaarten laten zien waar paneldeelnemers het schuifje gemiddeld zetten, per stadsdeel. Het betreft hier de vier doelen die gemiddeld de meeste aandacht krijgen. Deze analyse is ook gemaakt voor de open raadpleging. Zie hiervoor de [bijlagen](#).

Een aantal zaken die opvallen:

- Er is geen stadsdeel waar deelnemers minder aandacht geven aan één van deze vier doelen.
- Deelnemers uit het centrum geven minder sterk aandacht dan deelnemers uit andere stadsdelen.
- Paneldeelnemers uit Weesp geven *veilig verkeer; snel en frequent openbaar vervoer; en een groene stad* meer aandacht dan deelnemers uit andere stadsdelen.
- Paneldeelnemers uit Amsterdam Zuid, Oost en Zuidoost geven *veilig buitenspelen voor kinderen* meer aandacht dan deelnemers uit andere stadsdelen.



4.2. Resultaten LKCA

De latente klasse clusteranalyse (LKCA) is een analysemethode, waarbij het statistische model op zoek gaat naar groepen deelnemers (ook wel clusters) die grotendeels dezelfde antwoorden geven.

Met deze methode onderscheiden we verschillende perspectieven op wat deelnemers belangrijk vinden voor de toekomst van Amsterdam in het kader van Amsterdam Maakt Ruimte. De methode kijkt ook of er statistisch significante kenmerken van deelnemers in deze clusters zijn. Bij deze LKCA zijn alle kenmerken over de huidige situatie van deelnemers (demografische kenmerken) getest.

Er is een LKCA uitgevoerd met de data van de paneldeelnemers. Deze LKCA is representatief voor Amsterdam.



Panel

Er zijn een aantal demografische kenmerken significant gebleken. Die verklaren verschillen tussen de clusters: leeftijd, gender, opleidingstype, financiële situatie, het stadsdeel waar deelnemers werken, en of ze woningzoekend zijn. Alleen deze kenmerken worden getoond op de volgende slides. De overige deelnemerskenmerken die zijn uitgevraagd, bleken niet significant samen te hangen met de keuzes die deelnemers maakten.

Vier verschillende groepen deelnemers, op basis van het waarderen van de doelen



Panel

	1	2	3	4	Gemiddelde panel
Grootte van het cluster	31%	28%	21%	20%	
Veilig buitenspelen voor kinderen	0,0	0,23	0,48	0,57	0,31
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers	0,04	0,22	0,43	0,32	0,24
Snel en frequent openbaar vervoer	-0,05	0,30	0,47	0,29	0,24
Een groene stad met veel bomen, parken en natuur	0,03	0,15	0,55	0,35	0,23
Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer	0,01	0,16	0,56	0,25	0,23
Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets	-0,01	0,18	0,54	0,29	0,22
Toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen	-0,03	0,18	0,44	0,28	0,21
Fiets dichtbij de bestemming parkeren	-0,02	0,25	0,35	0,07	0,17
Betaalbaar parkeren	0,02	0,30	-0,30	0,62	0,17
Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen	-0,01	0,15	0,47	0,23	0,17
Veel parken, pleinen en terrassen	0,0	0,15	0,39	-0,03	0,13
Minder overlast van droogte of veel regen	0,03	0,07	0,33	0,02	0,08
Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers	-0,06	0,21	-0,09	-0,03	0,03
Auto dichtbij de bestemming parkeren	-0,03	0,09	-0,54	0,10	-0,09
Veel taxi's en goed bereik voor taxi's	0,03	0,04	-0,47	-0,28	-0,15
Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum	0,03	0,28	-0,72	-0,15	-0,16

Toelichting

De tabel laat vier clusters paneldeelnemers zien, als resultaat van de LKCA. Een aantal overkoepelende thema's:

- De zeven doelen die gemiddeld het meeste aandacht krijgen, en gaan over veiligheid, een basisniveau bereikbaarheid en een groene stad krijgen van clusters 2, 3 en 4 clusters meer aandacht. Cluster 1 geeft geen enkel doel meer aandacht.
- Er is één doel dat van alle vier de clusters minder aandacht krijgt, of geen extra aandacht: *veel taxi's en goed bereik voor taxi's*.
- De vier clusters verschillen in hun voorkeuren het sterkst op de drie doelen die te maken hebben met bereikbaarheid per auto: *betaalbaar parkeren; de auto dichtbij de bestemming parkeren; en snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum*.
 - Cluster 1 geeft deze doelen geen extra aandacht.
 - Cluster 2 geeft alleen *auto dichtbij de bestemming parkeren* geen extra aandacht, maar de andere twee meer aandacht.
 - Cluster 3 geeft de drie doelen (veel) minder aandacht.
 - Cluster 4 geeft *betaalbaar parkeren* en *auto dichtbij de bestemming parkeren* (veel) meer aandacht, en *snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum* minder.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Cluster 1 31% van de deelnemers



Panel

Doel	Cluster 1	Gemiddelde panel
Veilig buitenspelen voor kinderen	0,0	0,31
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers	0,04	0,24
Snel en frequent openbaar vervoer	-0,05	0,24
Een groene stad met veel bomen, parken en natuur	0,03	0,23
Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer	0,01	0,23
Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets	-0,01	0,22
Toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen	-0,03	0,21
Fiets dichtbij de bestemming parkeren	-0,02	0,17
Betaalbaar parkeren	0,02	0,17
Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen	-0,01	0,17
Veel parken, pleinen en terrassen	0,0	0,13
Minder overlast van droogte of veel regen	0,03	0,08
Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers	-0,06	0,03
Auto dichtbij de bestemming parkeren	-0,03	-0,09
Veel taxi's en goed bereik voor taxi's	0,03	-0,15
Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum	0,03	-0,16

Toelichting

Keuzes

De belangrijkste voorkeuren van deelnemers uit dit cluster:

- De voorkeuren van dit cluster zijn niet sterk: geen van de doelen krijgt extra aandacht. Daarmee verschillen de voorkeuren van dit cluster met die van het panel gemiddelde.

Kenmerken

Cluster 1 bevat in vergelijking met de andere clusters veel 35-44-jarigen, en weinig deelnemers van 18-24 jaar oud. Ook bevat dit cluster meer mannen en theoretisch opgeleide deelnemers dan andere clusters; alleen cluster 2 heeft meer theoretisch opgeleide deelnemers. De financiële positie van deelnemers in dit cluster is beter dan die van de andere cluster. Deelnemers in dit cluster zijn het meest van alle clusters woningzoekend, en werken vaker in Amsterdam Noord dan deelnemers uit andere clusters.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Cluster 2 28% van de deelnemers



Panel

Doel	Cluster 1	Gemiddelde panel
Veilig buitenspelen voor kinderen	0,23	0,31
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers	0,22	0,24
Snel en frequent openbaar vervoer	0,30	0,24
Een groene stad met veel bomen, parken en natuur	0,15	0,23
Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer	0,16	0,23
Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets	0,18	0,22
Toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen	0,18	0,21
Fiets dichtbij de bestemming parkeren	0,25	0,17
Betaalbaar parkeren	0,30	0,17
Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen	0,15	0,17
Veel parken, pleinen en terrassen	0,15	0,13
Minder overlast van droogte of veel regen	0,07	0,08
Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers	0,21	0,03
Auto dichtbij de bestemming parkeren	0,09	-0,09
Veel taxi's en goed bereik voor taxi's	0,04	-0,15
Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum	0,28	-0,16

Toelichting

Keuzes

De belangrijkste voorkeuren van deelnemers uit dit cluster:

- Deelnemers uit dit cluster geven alle doelen meer aandacht, of geen extra aandacht.
- Er zijn vier doelen die relatief veel aandacht krijgen: *snel en frequent openbaar vervoer; betaalbaar parkeren; snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum; en fiets dichtbij de bestemming parkeren*. Deze doelen hebben te maken met parkeren, bereikbaarheid met het openbaar vervoer en bereikbaarheid met de auto. Deze voorkeuren verschillen van het panel gemiddelde, van wie deze doelen minder, of een meer aandacht krijgen.
- Drie doelen krijgen geen extra aandacht: *minder overlast van droogte of veel regen; auto dichtbij de bestemming parkeren; en veel taxi's en goed bereik voor taxi's*. In deze voorkeur verschilt cluster 2 van het gemiddelde: deze doelen krijgen van de gemiddelde paneldeelnemer juist 'minder aandacht'.
- De overige doelen krijgen 'meer aandacht'.

Kenmerken

Cluster 2 bevat meer dan andere clusters jongeren van 18 tot 34 jaar, en meer theoretisch opgeleide deelnemers. Dit cluster bevat meer mannen dan clusters 3 en 4, maar minder dan cluster 1. De financiële positie van dit cluster is goed, en is vergelijkbaar met die van cluster 4. Deelnemers uit dit cluster werken vaker in Amsterdam Centrum dan deelnemers uit andere clusters. Vergelijkbaar met cluster 1 zijn deelnemers uit cluster 2 vaker woningzoekend.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Cluster 3 21% van de deelnemers



Panel

Doel	Cluster 1	Gemiddelde panel
Veilig buitenspelen voor kinderen	0,48	0,31
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers	0,43	0,24
Snel en frequent openbaar vervoer	0,47	0,24
Een groene stad met veel bomen, parken en natuur	0,55	0,23
Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer	0,56	0,23
Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets	0,54	0,22
Toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen	0,44	0,21
Fiets dichtbij de bestemming parkeren	0,35	0,17
Betaalbaar parkeren	-0,30	0,17
Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen	0,47	0,17
Veel parken, pleinen en terrassen	0,39	0,13
Minder overlast van droogte of veel regen	0,33	0,08
Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers	-0,09	0,03
Auto dichtbij de bestemming parkeren	-0,54	-0,09
Veel taxi's en goed bereik voor taxi's	-0,47	-0,15
Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum	-0,72	-0,16

Toelichting

Keuzes

De belangrijkste voorkeuren van deelnemers uit dit cluster:

- Dit cluster heeft sterke voorkeuren: alle doelen krijgen relatief veel of weinig aandacht. Alleen *ruimte voor laden en lossen voor ondernemers* krijgt geen extra aandacht.
- Drie doelen krijgen 'veel meer aandacht': *een groene stad met veel bomen, parken en natuur, alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer en belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets*. De doelen die (veel) minder aandacht krijgen, gaan allemaal over bereikbaarheid met de auto.
- Het grootste verschil tussen het panel gemiddelde en dit cluster zit in het doel *betaalbaar parkeren*. Dit doel krijgt van dit cluster 'veel minder aandacht', terwijl het van het gemiddelde 'meer aandacht' krijgt.

Kenmerken

In cluster 3 zitten meer deelnemers van 45 jaar of ouder dan in andere clusters. Er zijn meer vrouwen dan mannen in dit cluster; alleen in cluster 4 zitten meer vrouwen. Wat betreft opleidingstype valt deze deelnemersgroep tussen de andere clusters in: clusters 1 en 2 hebben meer theoretisch opgeleide Deelnemers dan cluster 3, en cluster 4 heeft meer praktisch- en midden opgeleide deelnemers. De financiële positie van deelnemers uit cluster 3 is iets slechter dan die van de andere clusters: relatief veel deelnemers komen geld tekort. Wel zijn deelnemers uit cluster 3 van alle clusters het minst vaak woningzoekend. Deze deelnemers werken vaker in Amsterdam West dan deelnemers uit andere clusters.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Cluster 4 20% van de deelnemers



Panel

Doel	Cluster 1	Gemiddelde panel
Veilig buitenspelen voor kinderen	0,57	0,31
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers	0,32	0,24
Snel en frequent openbaar vervoer	0,29	0,24
Een groene stad met veel bomen, parken en natuur	0,35	0,23
Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer	0,25	0,23
Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets	0,29	0,22
Toegankelijkheid voor rolstoel, rollator en kinderwagen	0,28	0,21
Fiets dichtbij de bestemming parkeren	0,07	0,17
Betaalbaar parkeren	0,62	0,17
Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen	0,23	0,17
Veel parken, pleinen en terrassen	-0,03	0,13
Minder overlast van droogte of veel regen	0,02	0,08
Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers	-0,03	0,03
Auto dichtbij de bestemming parkeren	0,10	-0,09
Veel taxi's en goed bereik voor taxi's	-0,28	-0,15
Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum	-0,15	-0,16

Toelichting

Keuzes

De belangrijkste voorkeuren van deelnemers uit dit cluster:

- De voorkeuren van dit cluster zijn vergelijkbaar met het gemiddelde: net als de gemiddelde paneldeelnemer geven deelnemers uit dit cluster (veel) meer aandacht aan de doelen die te maken hebben met veiligheid, groen, en een basisniveau bereikbaarheid voor iedereen. Ook geven deelnemers uit dit cluster, net als de gemiddelde paneldeelnemer, minder aandacht aan bereik met de auto en de taxi.
- Dit cluster verschilt van het panel gemiddelde in de aandacht die ze geven aan de doelen die te maken hebben met parkeerbeleid. Deze doelen krijgen van de gemiddelde paneldeelnemer minder, of een beetje, aandacht. Echter, van dit cluster krijgen deze doelen (veel) meer aandacht.

Kenmerken

Wat betreft leeftijd valt dit cluster tussen de andere clusters in. Deelnemers uit cluster 4 zijn, vaker dan deelnemers uit de andere clusters, praktisch- of midden opgeleid. Ook zijn deelnemers uit dit cluster vooral vrouw, meer dan andere clusters. De financiële positie van dit cluster is goed, en is vergelijkbaar met die van cluster 2. Wel bevat dit cluster minder deelnemers die geld tekortkomen dan andere clusters. Deelnemers in dit cluster werken vaker in Amsterdam Zuid, Amsterdam Zuidoost en Amsterdam Nieuw-West, en minder in Amsterdam Centrum, dan deelnemers uit andere clusters. Vergelijkbaar met cluster 3, zijn deelnemers uit cluster 4 voornamelijk niet woningzoekend.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



4.3. Resultaten motivaties bij de gemaakte keuzes

De volgende slides geven een overzicht van veelgenoemde argumenten om meer of minder aandacht te geven aan een doel.

Bij ieder argument staan sterretjes die weergeven hoe vaak een argument is genoemd. Hiervoor geldt:

- ★ <10% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★ 10-20% van de deelnemers noemt dit argument
- ★★★ >20% van de deelnemers noemt dit argument



Panel

De volgende analyses zijn gedaan op basis van zowel de data van het panel als de data van de open raadpleging.



Open

Terugkerende thema's en argumenten in de motivaties



Open raadpleging



Panel

Er zijn een aantal argumenten die door deelnemers bij verschillende doelen worden genoemd als reden om er geen extra, (veel) minder of (veel) meer aandacht aan te geven.

Onderstaand een overzicht:

- Deelnemers noemen als argument bij verschillende doelen dat **de auto** minder ruimte moet krijgen in de stad. In plaats daarvan moeten het openbaar vervoer, de fiets en wandelen gestimuleerd worden. Specifieke onderbouwingen hiervoor zijn dat dit gezonder is, veiliger, beter voor het milieu en dat dit past bij de Amsterdamse cultuur.
- Deelnemers noemen bij verschillende doelen dat het **openbaar vervoersnetwerk van Amsterdam** op sommige punten nog tekortschiet. Vooral het nachtvervoer en de verbindingen naar de stadsdelen Nieuw-West en Noord worden vaak genoemd als punten van zorg.
- Deelnemers vinden het belangrijk dat **fietsverbindingen** in de stad worden verbeterd. Mogelijke maatregelen variëren van het breder maken van fietspaden tot het aanleggen van meer fietsparkeerplaatsen. Het aan banden leggen van elektrische fietsen en fatbikes wordt hierbij herhaaldelijk genoemd als voorwaarde om fietsen veiliger te maken.
- Bij onderbouwingen van verschillende doelen wordt **bereikbaarheid van minder mobiele mensen** genoemd als belangrijke voorwaarde. Bijvoorbeeld bij het doel *de auto dichtbij de bestemming parkeren*. Deelnemers geven als argument om hier meer aandacht aan te geven, dat de auto een noodzakelijk vervoermiddel is voor deze groep. Tegelijkertijd noemen deelnemers die er minder aandacht aan geven dat er daarbij wel rekening gehouden moet worden met deze groep.
- Bij argumenten van verschillende doelen wordt **veiligheid** genoemd als een belangrijke voorwaarde. Bijvoorbeeld door elektrische fietsen en fatbikes meer te reguleren, door strenger te handhaven op verkeersveiligheid, of door auto's uit de stad te weren.
- Een terugkerend thema bij verschillende doelen is dat deelnemers bereikbaarheid **voor iedereen** belangrijk vinden. Deelnemers noemen bijvoorbeeld dat mensen zich makkelijk van en naar de verschillende delen van de stad moeten kunnen bewegen. Maar ook dat alle delen van de stad bereikbaar zijn voor mensen met een rolstoel of rollator, en mensen met een kleiner inkomen.
- **Duurzaamheid** van de stad en van mobiliteit wordt bij verschillende doelen genoemd als reden om er meer of juist minder aandacht aan te geven. Bijvoorbeeld bij de doelen die gaan over bereikbaarheid per auto, is duurzaamheid voor veel deelnemers een terugkerende reden om minder aandacht te geven. En bij de doelen die gaan over een groene stad, klimaatbestendigheid en bereikbaarheid met de fiets en het openbaar vervoer is duurzaamheid voor veel deelnemers een terugkerende reden om meer aandacht te geven.



Veilig buitenspelen voor kinderen

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Speelplaatsen voor kinderen zorgen voor minder ruimte voor andere, belangrijkere zaken



"Kinderen spelen allemaal binnen, op hun iPad. Daarnaast zijn er schoolpleinen, die kunnen daarvoor gebruikt worden. Spelen gaat ten kosten van groen door nepgras en plastic matten. Zonde van de openbare ruimte."

"Onze kinderen moeten overal veilig zijn"

"Veilige speelplekken voor kinderen vind ik heel belangrijk en daar schort het nog wel eens aan in Amsterdam, dus daar graag wat meer aandacht aanbesteden. Ieder kind heeft recht op een veilige speelplek!"

"dit is belangrijk voor de gezondheid (zowel fysiek als mentaal) voor kinderen en hun ouders en is ook belangrijk voor de sociale ontwikkeling van kinderen"

Er zijn voldoende speelmogelijkheden voor kinderen



"Vind dat er best al veel speelpleintjes zijn als ik om me heen kijk, wellicht in Centrum wat minder"

"Kinderen zijn de toekomst. Te weinig plekken in de stad zijn ingericht met kinderen in het achterhoofd. Gezinnen en families vertrekken noodgedwongen uit de stad."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Kinderen hebben het recht overal veilig te kunnen spelen



Er zijn te weinig plaatsen waar kinderen veilig kunnen spelen



Dit is vanzelfsprekend



Buitenspelen is goed voor de ontwikkeling van kinderen, bijvoorbeeld voor hun gezondheid



Kinderen bewegen nu te weinig, bijvoorbeeld omdat ze binnen zitten of op elektrische fietsen rijden



Als kinderen de kans krijgen om buiten te spelen, maakt dat de stad aangenamer, bijvoorbeeld omdat gezinnen in de stad blijven wonen



Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"Het is überhaupt vreemd dat dit ter discussie zou staan. Maar de huidige situatie is bedroevend slecht, dus liefst had ik hier veel nagras veel veel meer aandacht voor gevraagd."

"Topprioriteit. Geen twijfel mogelijk! Mensen worden ouder, het verkeer drukker en er wordt verwacht dat iedereen langer thuis blijft wonen. Dan moet het wel mogelijk zijn om zelf ook boodschappen te doen. Ik raad de gemeente aan om 'als 80-jarige met rollator eens een zebepad over te steken. Voordat je aan de overkant bent, is het licht alweer op rood. De tijden staan te kort afgesteld voor mensen die niet zo snel kunnen lopen."

"weg met die fatbikes op stoepen en smalle fietspaden"

"Naar mijn mening is hier al veel aandacht voor in Amsterdam."

"Amsterdam hoort rekening te houden met al haar bewoners, ook die slecht ter been zijn."

"Lijkt mij logisch, met elkaar maken wij de stad."

Dit heeft al voldoende aandacht



Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Ik ervaar dit als een veel voorkomend probleem ★★★

Dit spreekt voor zich ★★

Deze doelgroepen verdienen meer aandacht ★★

Concrete oplossingen: minder fatbikes en auto's ★★

Iedereen heeft het recht zich veilig te voelen in Amsterdam ★

Veiliger verkeer stimuleert mensen om minder vaak de auto te pakken ★

Dit is deel van de Amsterdamse identiteit ★

Concrete oplossingen: gedragsverandering en meer handhaving ★



Snel en frequent openbaar vervoer

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Het is vooral belangrijk dat het openbaar vervoer betrouwbaar rijdt



"Goed Ov is heel belangrijk, als we de auto willen ontmoedigen en de stad toegankelijk willen houden voor minder validen. Voor de integratie ook leuk als meer mensen samen in de tram zitten:). Bovendien voor de luchtkwaliteit zeer welkom, en voor het humeur ook goed als de tram snel komt."

"Het hoeft niet snel maar betrouwbaar, veilig en comfortabel"

"Er zijn te veel vertragingen en storingen. Om de stad leefbaar te houden moet dit beter. Ook zou het beter zijn als de metro's bijvoorbeeld ook 's nachts zouden rijden."

"In bepaalde buitenwijken is frequentie nog te laag."

"Nu lastig voor mindervalide, met name in Weesp. Probeer maar eens met het openbaar vervoer naar de markt te gaan."

Het openbaar vervoer in Amsterdam is al voldoende snel en frequent



"Nee onzin. Hier rijden iedere 5 minuten twee trams en twee bussen door de straat. Dat geeft ook overlast voor bewoners."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Een goed openbaar vervoernetwerk zal mensen aanmoedigen de auto te laten staan



Het openbaar vervoer rijdt nu niet altijd voldoende vaak



Het openbaar vervoer in Amsterdam werkt al goed, maar een aantal verbindingen kan beter, zoals Weesp, West en Noord



Er zijn te vaak vertragingen



Een goed openbaar vervoernetwerk zal mensen aanmoedigen om vaker met het openbaar vervoer te reizen



Het openbaar vervoer stelsel is belangrijk als kernwaarde van een stad



Een groene stad met veel bomen, parken en natuur

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"Zo veel mogelijk a.u.b. Hoe groener de stad (en dat is dus zonder sjoemelgroen), hoe beter de luchtkwaliteit en hoe beter de temperatuur."

"Groen helpt naast het sociale aspect, ook tegen hitte en vocht. Dus dit mes snijdt aan twee zijden."

"Groen genoeg voor een stad"

"Heel belangrijk! Groene ruimtes geven rust en kans voor mensen om tot rust te komen en te genieten"

"De stad is mooi groen. Het is fijn als dat zo blijft"

"Amsterdam heeft ervoor gekozen om te verdichten. Groen op straat verdwijnt, bomencompensatie wordt niet uitgevoerd. Hooguit wat gevelgroen en groen op daken dat niemand beleefd of ervaart. Ook niet openbaar toegankelijk. Nepgroen is dat en gaat vaak binnen een aantal jaren dood omdat de vve's hier niet voor willen betalen."

Er is al voldoende groen



Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Veel groen is belangrijk voor biodiversiteit en het klimaat in de stad (hittestress)



Veel groen is belangrijk voor verschillende dingen: klimaatverandering tegengaan, plek van recreatie



Veel groen is belangrijk voor recreatie



De stad is al groen, maar meer groen is beter



Er is veel groen verdwenen de afgelopen jaren



Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"Als je minder auto's in de stad wil, moet je juist zorgen dat het openbaar wel betrouwbaar is en je overal naartoe kan brengen."

"Aantal tramlijnen zijn afgeschaft, denk ook sommige buslijnen waardoor sommige wijken aan de rand van de stad afgesloten zijn. De mensen in deze wijken hebben ook recht op goed openbaar vervoer"

"Het OV geeft voor bewoners net zoveel overlast. Er rijdt hier iedere 5 minuten twee trams en twee bussen door de straat. Dat geeft voor bewoners overlast en tevens gevaar."

Dit heeft ongewenste gevolgen zoals overlast en ruimtetekort



"Wijken zoals nieuw west liggen vrij afgezonderd door het gebrek aan een metrolijn, het plan om er een van nieuw west naar oost door te trekken lijkt mij een goed plan"

"Ja, dit is echt veel slechter geworden. Er zijn alleen maar lijnen van en naar het centrum. Maar de wijken onderling zijn niet verbonden. Dit is een zeer slechte zaak, aangezien door het toerisme en de gentrificatie de Amsterdammers juist naar die randwijken zijn verhuisd."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Een goed openbaar vervoernetwerk is een belangrijk alternatief voor de auto



Het openbaar vervoer is belangrijk voor mensen die er afhankelijk van zijn



Het openbaar vervoer in Amsterdam werkt al goed, maar een aantal verbindingen kan beter, zoals de nachtverbindingen, Weesp, West en Noord



Het openbaar vervoer in Amsterdam werkt nu niet goed



Een goed openbaar vervoernetwerk is belangrijk voor het klimaat



Dit is goed voor de sociale cohesie in Amsterdam



Een goed openbaar vervoernetwerk zal mensen aanmoedigen om vaker met het openbaar vervoer te reizen



Belangrijke voorzieningen kunnen bereiken met de fiets

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'	Frequentie	Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'	Frequentie
		"Niet iedereen is in de positie om een auto te hebben of geld voor ov. Zo geef je de arme mensen ook een kans!"	
Dit is niet nodig	★★	"Als je de laatste tientallen/honderden meters moet lopen kan dat prima zijn, niet alles hoeft tot aan de voordeur bereikbaar te zijn met de fiets."	★★★
		"De stad heeft minder auto's nodig, wat vraagt om een betere bereikbaarheid van voorzieningen met andere soorten vervoer. De fiets inderdaad, maar ook te voet en met het ov moet alles bereikbaar zijn."	★★
Er is teveel aandacht voor de belangen van fietsers	★	"Ik vind dat er teveel aandacht uitgaat naar fietsers. Voorzieningen horen ook goed bereikbaar te zijn te voet en met ov"	★★
		"Leefbare stad!"	★
Dit is nu goed geregeld	★	"Eerste levensbehoefte zouden voor iedereen op loop- en fietsafstand moeten zijn. Op sommige plekken is dat nog niet goed geregeld en zijn (betaalbare en belangrijke)voorzieningen minstens op 15 minuten fietsen. Dat is voor mensen die slecht ter been zijn of ouder niet mogelijk om altijd te bereiken. Dat kan dus beter."	★
		Bereikbaarheid met de fiets is een basisbehoefte	★
		Bereikbaarheid met de fiets is goed voor het klimaat	★
		Als meer mensen fietsen, zal verkeersdrukke afnemen	★



Toegankelijkheid voor de rolstoel, rollator en kinderwagen

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"dit is al goed (genoeg) geregeld in vergelijking met andere thema's"

"Zeker. Dat is natuurlijk een hele uitdaging gezien de oude gebouwen die in de stad staan, maar ook bij nieuwe(re) gebouwen ontbreekt het vaak aan toegankelijkheid."

"brede stoepen en aflopende stoepen"

"Inclusieve mobiliteit moet uitgangspunt zijn in de eigen buurt. Overmobiliteit breekt de sociale cohesie in de buurten af. Toegankelijkheid is daarbij een voorwaarde. Als het voor rolstoel of kinderwagen goed is, dan is het voor iedereen goed."

"de stad is er vooral voor alle inwoners"

"No. Amsterdam with all its beauty and Grachten, can not and should not be wheelchair accessible everywhere. Maybe the Museums and certain parks. But not the historical center."

Dit is al voldoende geregeld



Dit is niet mogelijk te realiseren in Amsterdam



Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Dit is nu vaak onvoldoende goed geregeld. Bijvoorbeeld omdat stoepen vol staan met fietsen en terrassen



Specifiek deze groep heeft het recht om zich binnen Amsterdam te verplaatsen



Iedereen heeft het recht om zich binnen Amsterdam te verplaatsen



Hier wordt al veel over nagedacht, maar het kan nog beter



Dit is een groeiend probleem, bijvoorbeeld door vergrijzing



Fiets dichtbij de bestemming parkeren

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"Er zijn niet overal openbare fiets parkeerplekken. Met name in woonwijken buiten het centrum, kun je vaak alleen op eigen grond of in een box je fiets kwijt."

"Volgens mij is dit op veel plekken al in orde. De gemeente zou wel moeten zorgen dat het niet minder wordt."

Dit is al in orde

★

"Meer mensen moeten meer van hun verplaatsingen met de fiets maken. Parkeren van je fiets moet makkelijk zijn, anders gaan mensen de fiets niet pakken maar eerder voor de auto kiezen."

"Rond slingerende fietsen is bron van irritatie. Om het fietsen te bevorderen moet men zorgen dat fatsoenlijk gestald kunnen worden."

Dit is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente, maar van particulieren

★

"De fiets hoort, net als de auto, binnen de muren van kantoor en woning, niet op de stoep. Een beetje lopen kan geen kwaad."

"Er zijn echt te weinig fietsenstallingen. Mijn vrouw moet een extra fiets hebben om naar haar stalling te kunnen fietsen waar haar dure elektrische fiets staat."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Er moeten meer fietsparkeerplekken komen, want er is nu een tekort

★★★★

Goede fietsparkeerplekken stimuleren mensen om de fiets te pakken in plaats van de auto

★★★★

Fout geparkeerde fietsen zijn een veel voorkomend probleem

★★

Er moeten veiligere fietsparkeerplekken komen

★★

Fietsen heeft verschillende voordelen, bijvoorbeeld voor het klimaat en gezondheid

★

Elektrische fietsen moeten worden ontmoedigd

★



Betaalbaar parkeren

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

De auto in het centrum van Amsterdam moet ontmoedigd worden

★★★

Er moeten betere alternatieven komen voor de auto

★★

Er kunnen alternatieven bedacht worden, waardoor parkeren voor mensen met een beperking en bewoners bijvoorbeeld goedkoper is

★

Het is normaal dat het geld kost om met de auto naar het centrum te gaan

★

"Weg met de auto's in de stad."

"De parkeerkosten zijn absurd hoog en voor de normale burger onbetaalbaar."

"Maak juist het OV betaalbaar, en zorg dat mensen geen auto meer nodig hebben. Als mensen geld hebben voor het bezitten van een auto, kan men ook wel parkeergeld betalen. Ze gebruiken kostbare openbare ruimte om te parkeren, dat ten koste gaat van niet-autobezitters."

"Als het niet zo is, vergroot het alleen maar het verschil tussen mensen met hoge en met lage inkomens. De eersten kunnen er op uit waar ze maar heen willen en voor de laatsten zijn dan veel plaatsen (en dus evenementen) onbereikbaar omdat ze met het openbaar vervoer niet te doen zijn."

"Autobezit moet een realistische prijs hebben. Gratis parkeren jaagt de automobilititeit aan."

"Als je op visite wilt bij familie ben je een vermogen kwijt. Dus ga je niet te vaak."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Parkeren is al te duur

★★

Als parkeren duurder wordt, zal dat ongelijkheid tussen inkomens vergroten

★★

Hogere parkeerkosten benadelen mensen die een auto nodig hebben, zoals mensen met een beperking

★

Hoge parkeerkosten zullen mensen ontmoedigen om naar Amsterdam te komen

★



Met de fiets of te voet snel en prettig door de stad reizen

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Fietsers zijn gevaarlijk

★

"Dat kan in de meeste gevallen al. Maar juist buiten het centrum zijn er nog plekken waar bv. infrastructuur of water logische wandel- of fietsroutes blokkeren. Dat kan beter. Ik vind eigenlijk dat je als wandelaar of fietser altijd de mogelijkheid moet hebben om in een min of meer directe lijn (met beperkte omweg) een snelweg of water te kruisen."

"Alleen op deze manier wordt het alternatief van de auto aantrekkelijk genoeg om mensen nog veel meer over te laten gaan. En daarbij zorgt het voor een meer leefbare en gezonde stad."

"Niet per se de kortste weg. Veiligheid voorop. Er rijden teveel fietsers keihard door de kleine straatjes in de binnenstad. Laat ze omrijden en lopen. Als bezoeker van de binnenstad moet je veilig kunnen wandelen."

Dit is nu goed geregeld

★★

"Inderdaad - snel, comfortabel en prettig - maar ook veilig! Voldoet aan klimaateisen, gezondheid en bereikbaarheid. Maar de problematiek van fatbikes en andere te snelle e-bikes moet wel worden aangepakt."

"Ik vind dat we al genoeg hebben gedaan voor de fietsers en voetgangers. Alleen op sommige plek kan het beter"

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Fiets- en wandelroutes moeten verbeterd worden

★★★★

Fietsen is een belangrijk alternatief voor de auto: beter voor het milieu en veiliger

★★★★

Fietsen en wandelen hebben verschillende voordelen, bijvoorbeeld voor het klimaat en gezondheid

★★

Elektrische fietsen moeten worden teruggedrongen

★

Vooraf wandelen moet bevorderd worden

★

Fietsen is deel van de Amsterdamse identiteit

★



Veel parken, pleinen en terrassen

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

"Het sociale karakter van de stad verdient meer aandacht, dit is immers een van de belangrijkste aspecten van onze samenleving"

"Ik heb nooit een gevoel gehad dat Amsterdam niet genoeg parken pleinen of terrassen heeft"

Er zijn al voldoende terrassen

★★★

"Meer parken of parkjes Niet meer pleinen, we hebben al genoeg stenen. Maar daar plantsoenen van met inheemse bomen Terrassen hebben we ook voldoende"

"Belangrijk voor de sfeer, uitstraling en gezelligheid van de stad"

Er gaat hier te veel aandacht naar, ten koste van andere zaken

★

"Er gaat heel veel aandacht naar het groen en dat gaat ten koste van de leefbaarheid (parkeerplekken, wegen, bereikbaarheid)."

"Er moeten in Amsterdam veel parken, pleinen en terrassen zijn omdat deze plekken sociale interactie bevorderen, een gezonde levensstijl ondersteunen en bijdragen aan het welzijn van de inwoners."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Dit geeft mogelijkheid tot verbinding en gezelligheid

★★★★

Er moeten meer parken komen, maar niet perse meer terrassen

★★

Dit is goed voor de sociale cohesie in de stad, en gezondheid van de mensen

★★

Dit is goed voor de uitstraling van de stad

★



Minder overlast van droogte of veel regen

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dit is geen probleem

★★

"Ik heb hier nog nooit wat van gemerkt."

"Amsterdam is al goed bezig met klimaatadaptatie volgens mij. Maar dat is dan ook nodig. We moeten zorgen dat de stad goed leefbaar blijft voor mens en natuur."

"Ik pleit voor veel meer groen. Minder asfalt. Dus daarmee zullen we minder overlast hebben van weersomstandigheden. Minder heet en droog. Meer schone lucht. Verplicht ondernemers een plantenbak buiten te zetten bijvoorbeeld."

Overlast door droogte of veel regen zal verminderen als de stad groener wordt

★

"zeker de regen van de afgelopen maanden is dramatisch geweest. los van de plassen op straat overstromen er ook kelders bij mensen thuis. Ik heb zelf bijna dagelijks staan dweilen bij mijn oma thuis en dat terwijl wij Nederlands zogenaamd goed met water zijn lol"

Hier zullen we aan moeten wennen

★

"Meer groen = minder overlast van droogte en overmatige regenval. Dus dit gaat hand in hand"

"Vooral bij droogte is de stad erg onprettig en ontstaan er hitte eilanden. Door meer groen of schaduwplekken te maken hebben de mensen en dieren minder hier minder last van."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

De effecten van klimaatverandering zijn steeds meer merkbaar, daarom moeten we de stad toekomstbestendig maken

★★★

Ik merk de effecten van wateroverlast, dit moeten we voorkomen

★★★

Overlast door droogte of veel regen zal verminderen als de stad groener wordt

★

Een klimaat adaptieve stad is belangrijk voor het functioneren van de samenleving

★

Ik merk de effecten van hitteoverlast, dit moeten we voorkomen

★



Ruimte voor laden en lossen voor ondernemers

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Dit kan op verschillende manieren worden opgelost, bijvoorbeeld met fietsen of kleinere busjes

★★★

"Zonder winkels of horeca is de stad dood. Dus ja deze partijen moeten ruimte houden en krijgen. Dit maakt Amsterdam leuk en fijn."

Ondernemers mogen zich best aanpassen aan de ruimte die er is. Slimmer bevoorraden, buiten de spits."

"Ook dit moet mogelijk zijn. Het is goed dat de gemeente een veiliger en schonere leefomgeving wil, maar dit moet niet betekenen dat leveranciers of werklui de stad niet meer in kunnen."

Dit is nu geen probleem

★★

"Het is belangrijk voor de ondernemers om ruimte te blijven houden om hun producten aan te kunnen leveren. Op dit moment gaat dat volgens mij wel goed. Zorgen dat het vooral zo blijft."

"Het is niet te doen om alle voorraad te voet te leveren."

Dit is niet de verantwoordelijkheid van de gemeente

★

"Die probleem moeten ondernemers maar zelf oplossen. Als de gemeente dit zelf gaat oplossen dan zal het veel tijd, geld en moeite kosten"

"De voorraad kan ook met fietsen of andere middelen bezorgd worden, of op gezette tijden."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Bevoorrading van winkels is belangrijk voor de leefbaarheid in de stad

★★★★

Bevoorrading van winkels is essentieel om winkels draaiende te houden

★★

Er zijn nu problemen met laad- en losplekken

★★

Dit kan op verschillende manieren worden opgelost, bijvoorbeeld met fietsen

★

Hier zal ruimte voor komen als de auto meer geweerd wordt uit de binnenstad

★



Auto dichtbij de bestemming parkeren

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Er moeten betere alternatieven komen voor de auto, zoals P+R of openbaar vervoer

★★★

"Auto's beter aan de rand van de stad parkeren, en met snel en beter ov vanaf daar de stad in."

"Ben zelf deels afgekeurd en niet volledig mobiel, op slechte dagen moet ik in de buurt kunnen parkeren omdat ik anders slecht op plekken kan komen."

De auto in het centrum van Amsterdam moet ontmoedigd worden

★★

"Laat de stad maar autovrij worden, behalve voor mensen die het echt nodig hebben."

Er moeten betere alternatieven komen voor de auto, zoals de fiets of lopen

★★

"Stukje lopen als je goed gezond te been bent moet geen probleem zijn"

"Parkeerplaats tekort en betaald parkeren is exorbitant hoog"

De auto in het centrum van Amsterdam moet ontmoedigd worden omdat de stad al te vol is

★

"Hoeft dus niet. Auto's nemen te veel ruimte in beslag. De meeste mensen kunnen makkelijk een stukje lopen. Als het openbaar vervoer wordt verbeterd, met voldoende PNR capaciteit, is dat een prima alternatief."

Er kunnen alternatieven bedacht worden, waardoor parkeren voor mensen met een beperking en bewoners bijvoorbeeld goedkoper is

★

Dit is al in orde

★

"Kort parkeren voor bv. vervoer van spullen, ja. Maar verder geldt dit alleen voor mensen die slecht ter been zijn. Van gezonde mensen kan verwacht worden dat ze ook even een stukje kunnen lopen."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

De auto is een noodzakelijk vervoermiddel, met name voor bepaalde groepen zoals mensen met een beperking

★★

Een tekort aan parkeerplaatsen zal andere problemen veroorzaken, zoals overlast op de weg

★

Het tekort aan parkeerplaatsen is groot

★



Veel taxi's en goed bereik voor taxi's

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

Taxi's accommoderen alleen een specifieke groep, zoals mensen met een hoog inkomen en toeristen

★★

"Taxi's zijn erg asociale weggebruikers, die in veel gevallen enkel door (rijke) toeristen gebruikt worden. Vooral de binnenstad moet minder taxi's toelaten"

Taxi's zijn gevaarlijk in het verkeer

★★

"De hoeveelheid taxi's is bizar. En geen van de taxi's houdt zich aan de verkeersregels. Het zijn de grootste aso's en gevaren op de weg."

Er zijn te veel taxi's in de stad

★★

"toeristen zijn belangrijk"

"Er zijn al veel te veel taxi's"

Goed openbaar vervoer is belangrijker dan het hebben van taxi's

★

"Blijkbaar willen mensen altijd snel ergens zijn en dat kan met de taxi. Ik zie taxi ook soort van ov omdat sommigen op de trambaan mogen"

Als er een beter openbaar vervoernetwerk is, zal het aantal taxi's vanzelf afnemen

★

"Als je minder auto's wilt in de stad, moet je ook juist zorgen dat er niet meer taxi's beschikbaar zijn. Als alles met het openbaar vervoer toegankelijk wordt, zorg je er juist ook voor dat het nemen van taxi's niet meer nodig is."

Dit is nu goed geregeld

★

Auto's in het centrum, dus ook taxi's, moeten geweerd worden uit de stad

★

"Laat de stad maar autovrij worden, behalve voor mensen die het echt nodig hebben"

Ik maak nooit gebruik van taxi's

★

"Met meer taxi's wordt het mogelijk wat goedkoper, nu veel te duur."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Dit is belangrijk voor bepaalde groepen, zoals toeristen

★

Taxi's zijn een belangrijk alternatief voor de auto, of aanvulling op het openbaar vervoer

★

Betaalbare taxi's zijn belangrijk

★



Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum

Waarom geven deelnemers aandacht aan doelen? Onderstaand veelgenoemde argumenten. De sterretjes geven aan hoe vaak een argument genoemd is.

Argumenten bij 'Minder aandacht' en 'Veel minder aandacht'

Frequentie

De auto in het centrum van Amsterdam moet ontmoedigd worden

★★★

Er zijn voldoende alternatieven zoals het openbaar vervoer en de fiets

★★

In plaats van de auto, moet het centrum beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer en de fiets

★★

Het centrum moet alleen met de auto bereikbaar zijn voor specifieke groepen, zoals bewoners en mensen met een beperking

★★

Er is niet voldoende ruimte voor de auto in het centrum van Amsterdam

★

De auto in het centrum van Amsterdam moet ontmoedigd worden, dat is beter voor het klimaat

★

Het is lastig om mensen te ontmoedigen de auto te gebruiken

★

Dit is al in orde

★

"De auto past niet meer in centrum. Dus niet aanmoedigen!"

"Ik vind dat de gemeente heel goed bezig is met auto ontmoedigen. Het centrum van de stad zal veel fijner zijn voor iedereen als er minder auto's zijn. Als je er woont of onderneemt: prima, maar bezoek kan beter met goed Ov komen."

"Mensen moeten snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum van Amsterdam kunnen komen via de kortste weg, omdat dit tijd bespaart, de efficiëntie verhoogt en verkeersopstoppingen vermindert."

"Nee. Autoverkeer in de stad is onwenselijk. Meer OV"

"Automobilisten worden structureel beperkt en uitgesloten. Wij worden weggepest en benadeeld."

"Ik vind dat dit juist minder attentie moet krijgen, juist om mensen er toe te dringen om het openbaar vervoer / fiets te gebruiken, en daardoor CO2 uitstoot kan verminderen."

Argumenten bij 'Meer aandacht' en 'Veel meer aandacht'

Frequentie

Het is nu onprettig en/of onhandig met de auto in het centrum

★

De auto is een belangrijk en efficiënt vervoermiddel, dat gestimuleerd moet worden

★

Mensen moeten zelf kunnen kiezen hoe ze reizen

★



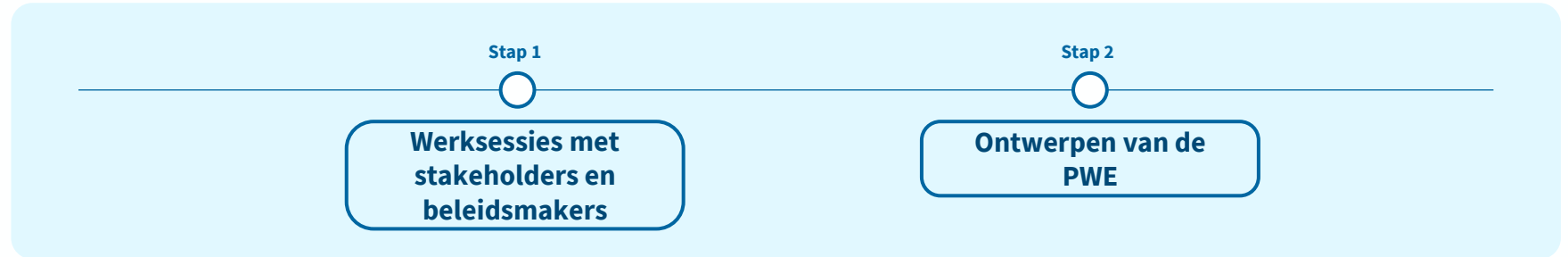
5. Methodologie en verantwoording

The background features a large, dark blue, angular shape that resembles a stylized mountain range or a jagged arrow pointing downwards and to the right. This shape is set against a lighter blue background.

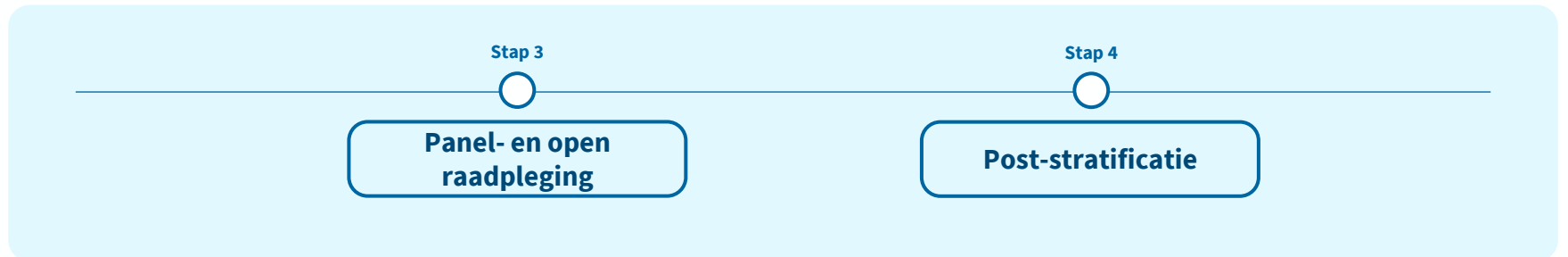
Het ontwerp en de uitvoering van deze raadpleging vond plaats in drie fases

Overzicht van het proces: welke stappen zijn doorlopen?

1 **Ontwerp van de PWE-
raadpleging**
November 2023 – Juni 2024



2 **Openstelling en
dataverzameling**
Juni 2024 – Augustus 2024



3 **Analyse en rapportage**
Augustus 2024 – September
2024



Stap 1 en 2

Werksessies, en het maken van de PWE

Het ontwerptraject begon met het bestuderen van het koersdocument en de ontwikkelstrategie, waarna drie PWE-concepten werden ontwikkeld. Tijdens een interne sessie in **november 2023** werd besloten om de PWE te focussen op het prioriteren van waarden en toekomstbeelden, ondersteund door beleidsmaatregelen. Vervolgens werden een punten-PWE en een schuifjes-PWE ontworpen, met drie keuzetaken.

Hierna zijn drie interne sessies gehouden met beleidsmakers van Amsterdam Maakt Ruimte, in **maart, april en mei 2024**. Tijdens deze sessies is de PWE telkens verder verbeterd en uitgebreid, zodat deze goed aansluit bij de informatiebehoeften van de V&OR. De vraagstelling in de keuzetaak is meermaals besproken, mede als de gebruiksvriendelijkheid, beperkende factoren, uit te vragen demografische kenmerken en het handelingsperspectief van de uiteindelijke PWE voor de politiek.

Uiteindelijk is besloten om de drie keuzetaken samen te voegen tot één keuzetaak met zestien doelen. Deze is volledig op B1 taalniveau geschreven, met behulp van een taalbureau.

Stap 3

Panel- en open raadpleging

Tussen 7 juni en 1 augustus 2024 konden deelnemers meedoen aan het onderzoek. Deelnemers konden meedoen in het Nederlands, of in het Engels. Er hebben 4.796 mensen meegedaan.

De raadpleging is verspreid op verschillende manieren, inclusief maar niet gelimiteerd tot: sociale media, het uitdelen van flyers in Amsterdam, posters en een evenement waarbij de raadpleging werd geopend.

Panelraadpleging: Het onderzoek is uitgevoerd onder een panel. In deze gesloten groep controleren we de weerspiegeling van de Amsterdamse bevolking op de kenmerken leeftijd, geslacht en opleidingstype. Daardoor zijn de resultaten van de gesloten raadpleging representatief voor de Amsterdamse bevolking. Er waren 975 paneldeelnemers.

Open raadpleging: Het onderzoek is verspreid onder de bewoners en bezoekers van Amsterdam. De mensen die deel hebben genomen aan deze open raadpleging vormen geen representatieve afspiegeling van de Amsterdamse bevolking op de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingstype. Daardoor zijn de resultaten van de open raadpleging niet representatief voor de Amsterdamse bevolking. Er waren 3.821 deelnemers aan de open raadpleging.



Stap 5

Post-stratificatie panel

De samenstelling van de paneldeelnemers aan de PWE komt grotendeels, maar niet geheel, overeen met de bevolkingssamenstelling van Amsterdam. Dat kunnen we afleiden met de standaardmethode voor het bepalen van statistische representativiteit. We hebben de verdeling van de kenmerken van de steekproef met die van de gehele bevolking van Amsterdam vergeleken met een zogenaamde Chi²-toets. We hebben daarbij de kenmerken geslacht, leeftijd en opleidingstype gehanteerd. We hebben de kenmerken van de deelnemers aan de panelraadpleging afgezet tegen de meest actuele gegevens van het CBS. We zien dat de steekproef significant verschilt van de populatie op één demografisch kenmerk: opleidingstype.

Omdat er een significant verschil is kunnen we de data vervolgens herwegen met de methode post-stratificatie. Het doel is om alle groepen in Amsterdam een stem naar rato te geven. Herwegen betekent dat we in de analyse meer gewicht hebben toegekend aan de antwoorden van deelnemers die ondervertegenwoordigd zijn in de steekproef en juist minder gewicht hebben toegekend aan de deelnemers die oververtegenwoordigd zijn:

1. We delen de deelnemers op in drie groepen voor opleidingstype (praktisch/midden/theoretisch);
2. We hebben de verdeling van de deelnemers over deze groepen vergeleken met de verdeling in de populatie van Amsterdam;
3. We hebben een wegingsfactor gekoppeld aan elke groep. Deze wegingsfactor zorgt dat de antwoorden van een specifieke groep zwaarder tellen als er relatief weinig deelnemers in de groep zitten. En dat de antwoorden minder zwaar meetellen als er relatief veel deelnemers in deze groep zitten. Dat betekent concreet dat we met name de stem van praktisch opgeleide mensen iets zwaarder hebben laten wegen. Er zijn geen gegevens of antwoorden weggegooid.

Stap 5

Data analyseren en rapportage schrijven

Na het controleren en opschonen van de data zijn de data geanalyseerd en samengevat in de voorliggende rapportage.

De voorliggende rapportage is opgesteld door Populytics. Er hebben een aantal feedback rondes plaatsgevonden, waarbij De gemeente Amsterdam feedback heeft geleverd op de rapportage.



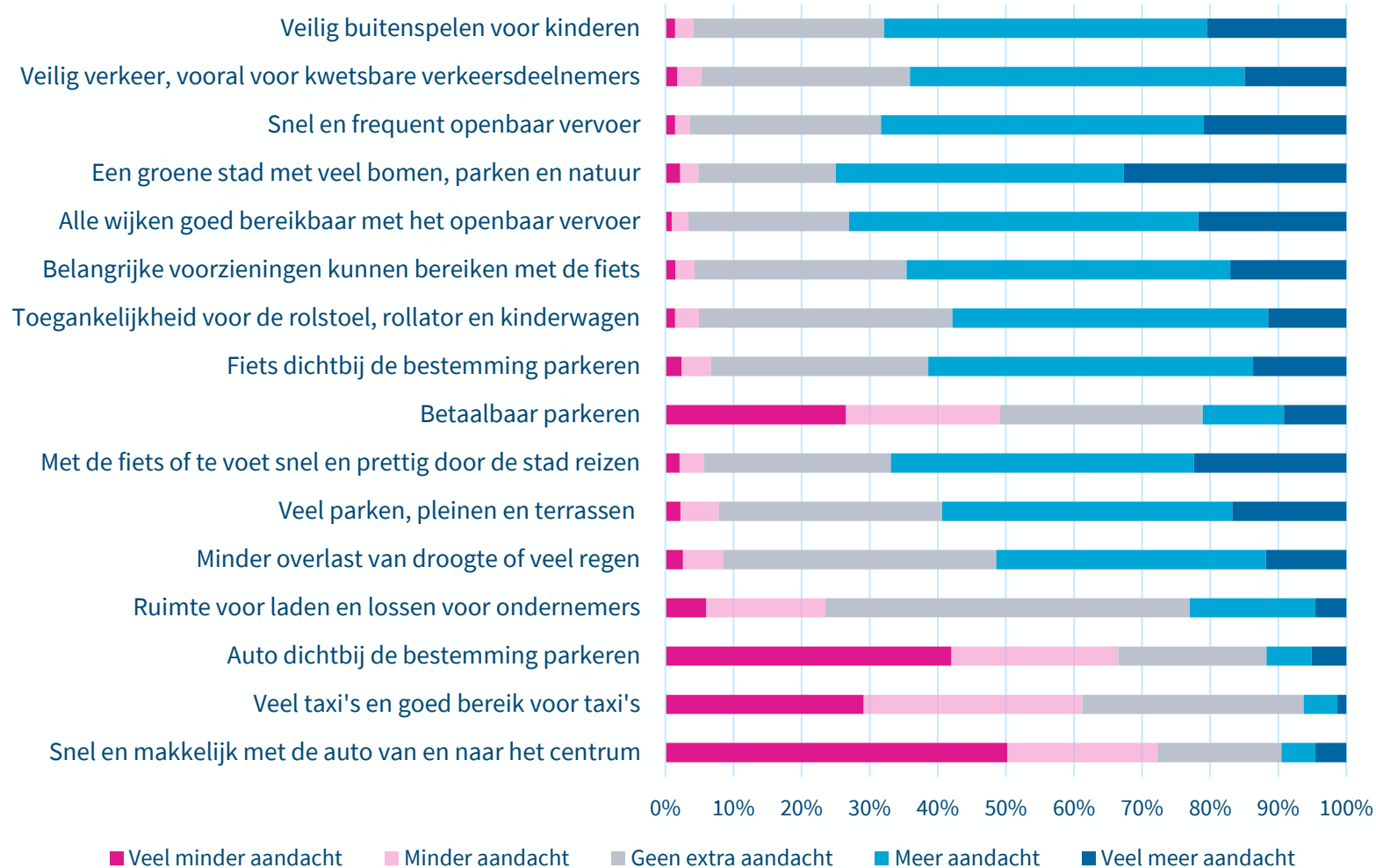
6. Bijlagen

A large, dark blue abstract geometric shape that resembles a stylized mountain range or a jagged arrow pointing downwards. It is positioned on the right side of the slide, overlapping the light blue background.

Keuzetaak: Wat vind je belangrijk voor de toekomst van Amsterdam?



Open raadpleging



Toelichting

De grafiek laat het percentage ~~panel~~deelnemers aan de open raadpleging zien dat het schuifje op de verschillende punten van de slider heeft gezet.

Gemiddeld geeft **50%** van de deelnemers (veel) meer aandacht aan een doel. Voor een aantal doelen ligt dit percentage hoger. De drie doelen waar dit percentage het hoogst voor is:

- Een groene stad (**75%** geeft (veel) meer aandacht)
- Alle wijken goed bereikbaar met het openbaar vervoer (**73%** geeft (veel) meer aandacht)
- Snel en frequent openbaar vervoer (**68%** geeft (veel) meer aandacht)

Gemiddeld geeft **21%** van de deelnemers (veel) minder aandacht aan een doel. Voor een aantal doelen ligt dit percentage hoger. De drie doelen waar dit percentage het hoogst voor is:

- Snel en makkelijk met de auto van en naar het centrum (**72%** geeft (veel) minder aandacht)
- De auto dichtbij de bestemming parkeren (**67%** geeft (veel) minder aandacht)
- Veel taxi's en goed bereik voor taxi's (**61%** geeft (veel) minder aandacht)

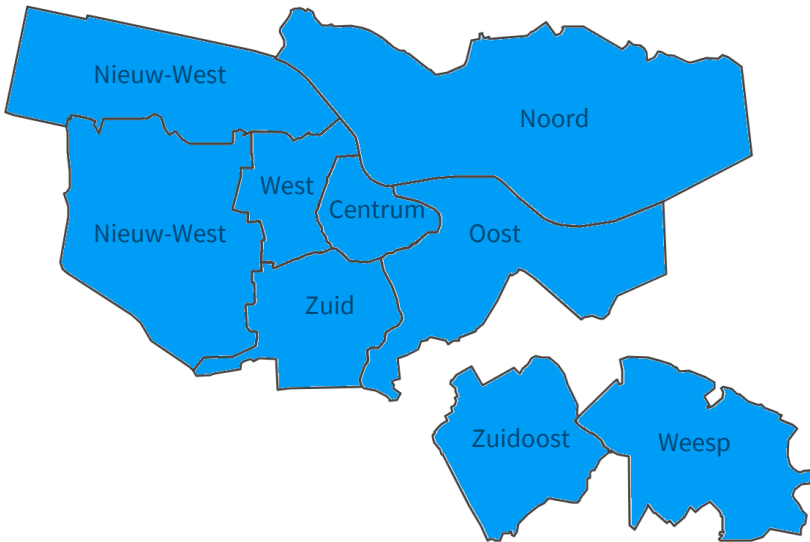


Prioriteitsverdeling op de vier belangrijkste doelen per stadsdeel

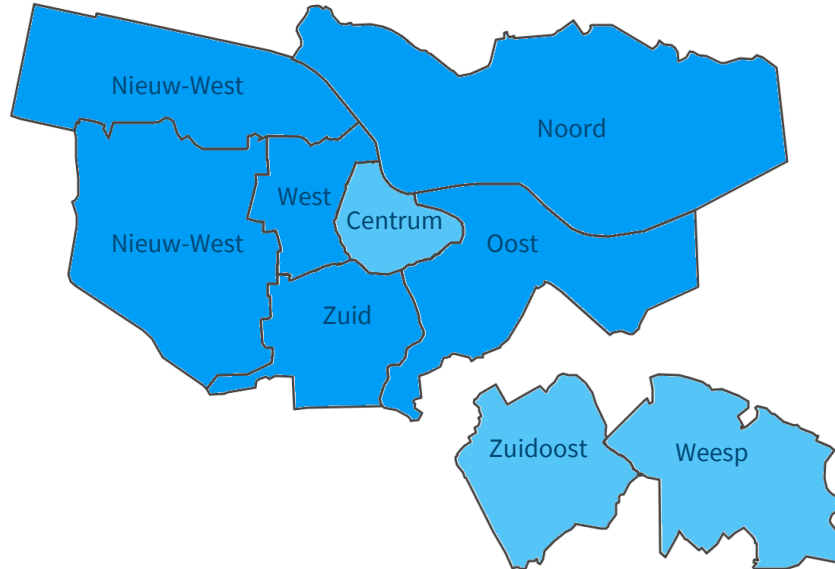


Open raadpleging

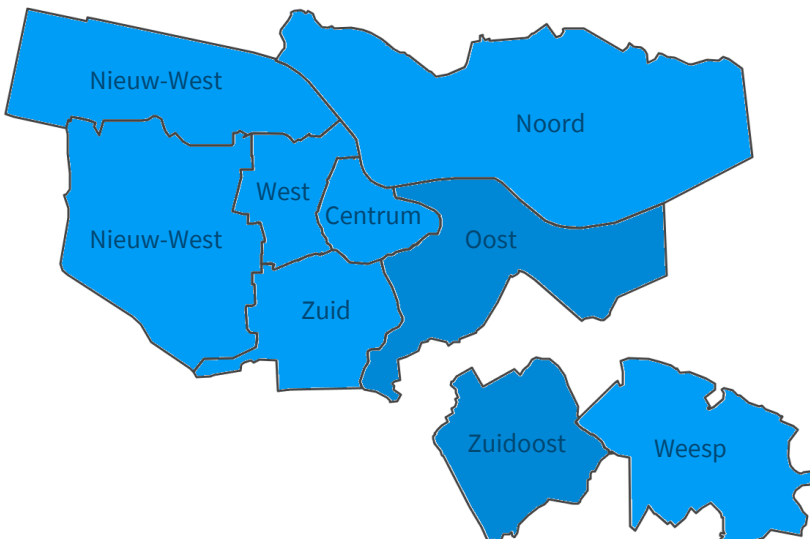
Veilig buitenspelen voor kinderen



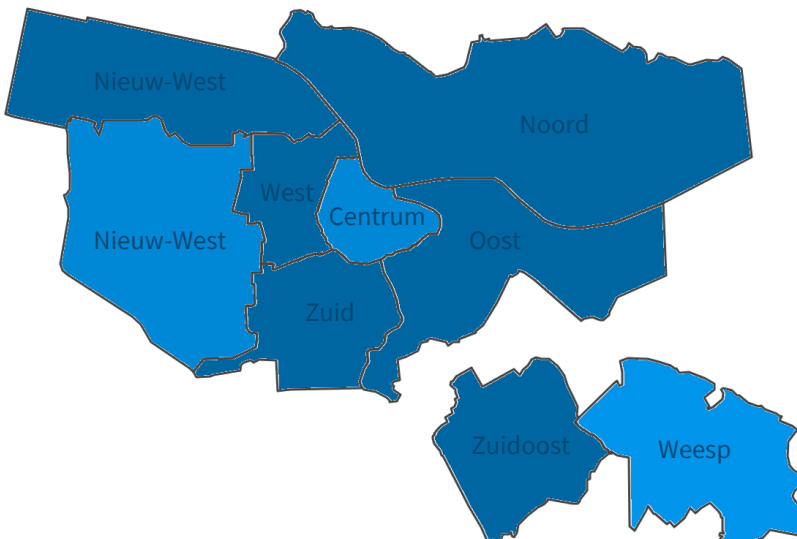
Veilig verkeer, vooral voor kwetsbare verkeersdeelnemers



Snel en frequent openbaar vervoer



Een groene stad met veel bomen, parken en natuur



Toelichting

De kaarten laten per stadsdeel zien waar deelnemers aan de open raadpleging het schuifje gemiddeld zetten. Het betreft de vier doelen die gemiddeld de meeste aandacht krijgen in de panelraadpleging.

Een aantal zaken die opvallen:

- Deelnemers aan de open raadpleging geven ongeveer evenveel aandacht aan de doelen, ongeacht het stadsdeel waar ze wonen.
- Deelnemers uit alle stadsdelen geven meer aandacht aan *een groene stad met veel bomen parken en natuur*.
- Er is geen stadsdeel waar deelnemers minder aandacht geven aan één van deze vier doelen.

Veel minder aandacht

Minder aandacht

Geen extra aandacht

Meer aandacht

Veel meer aandacht



Keuzetaak: Naar gender en leeftijd



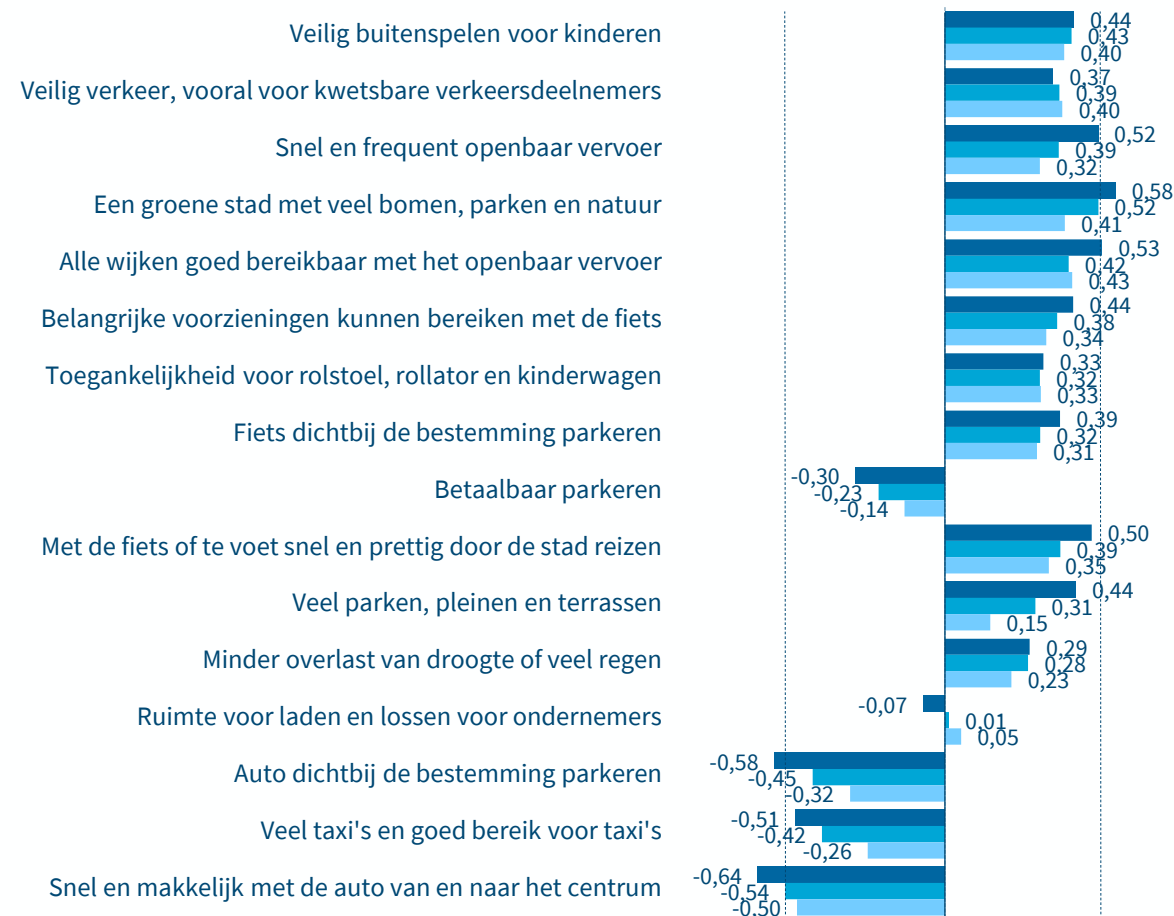
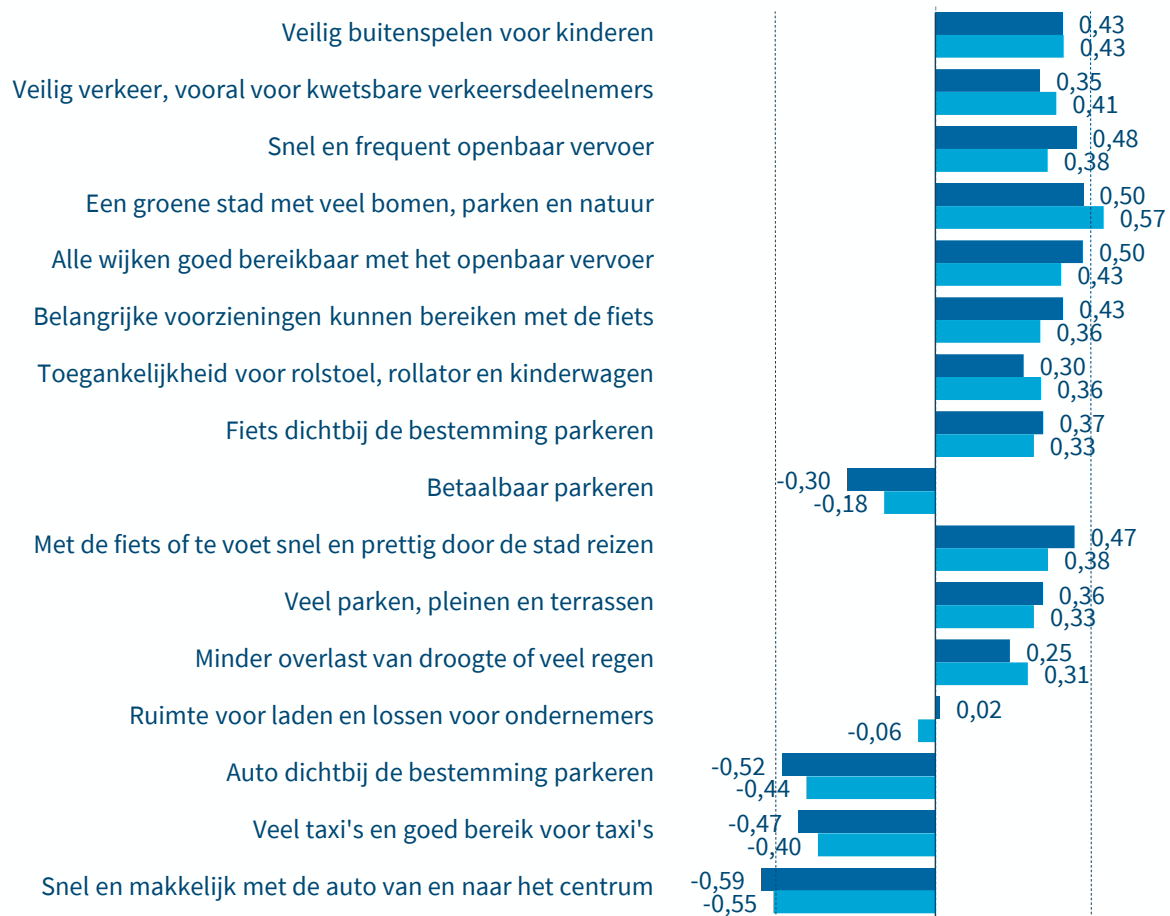
Open raadpleging

Gender

■ Man ■ Vrouw

Leeftijd

■ Jonger dan 35 ■ Tussen 35 en 65 ■ Ouder dan 65



Keuzetaak: Naar financiële situatie en opleidingstype



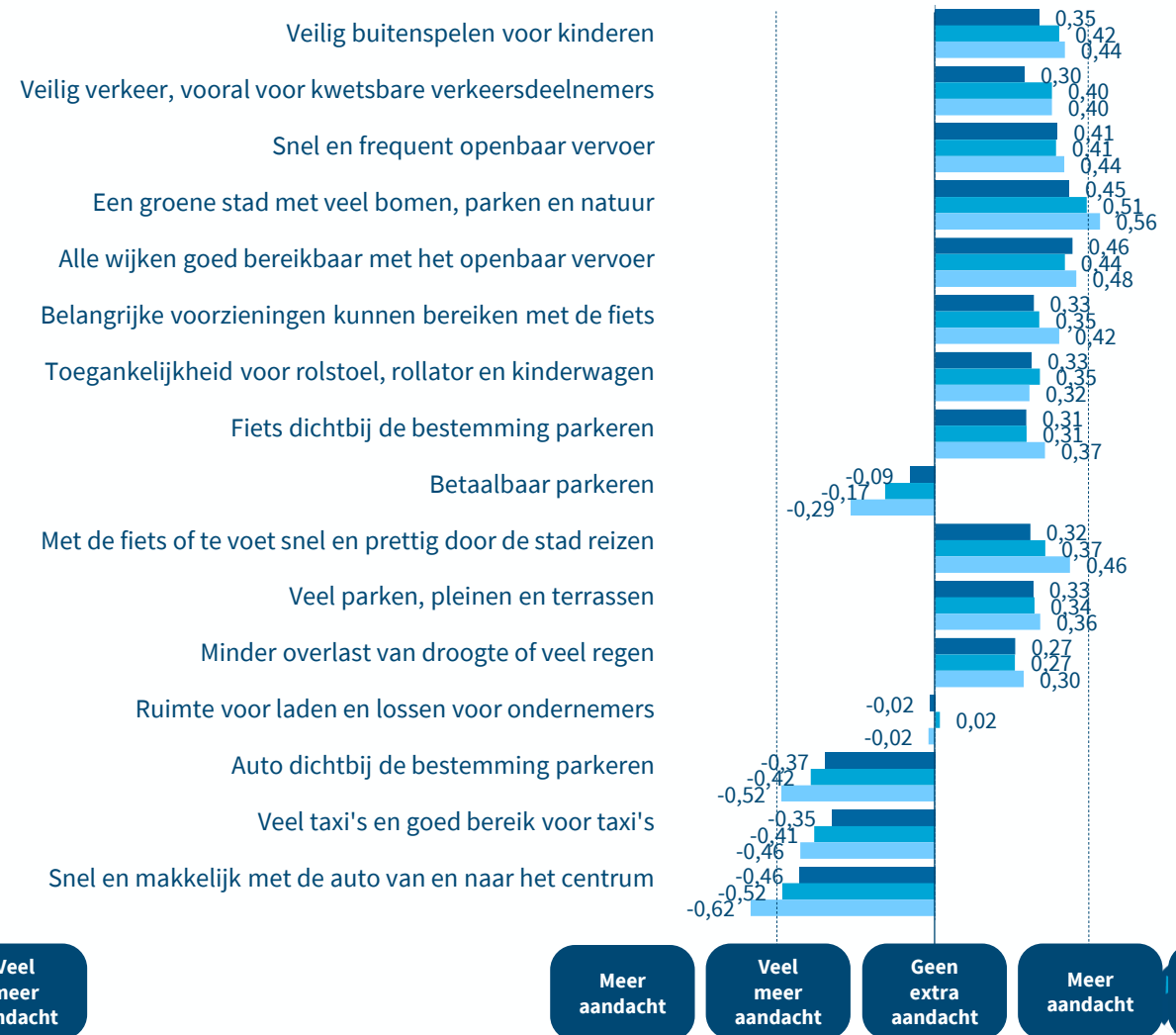
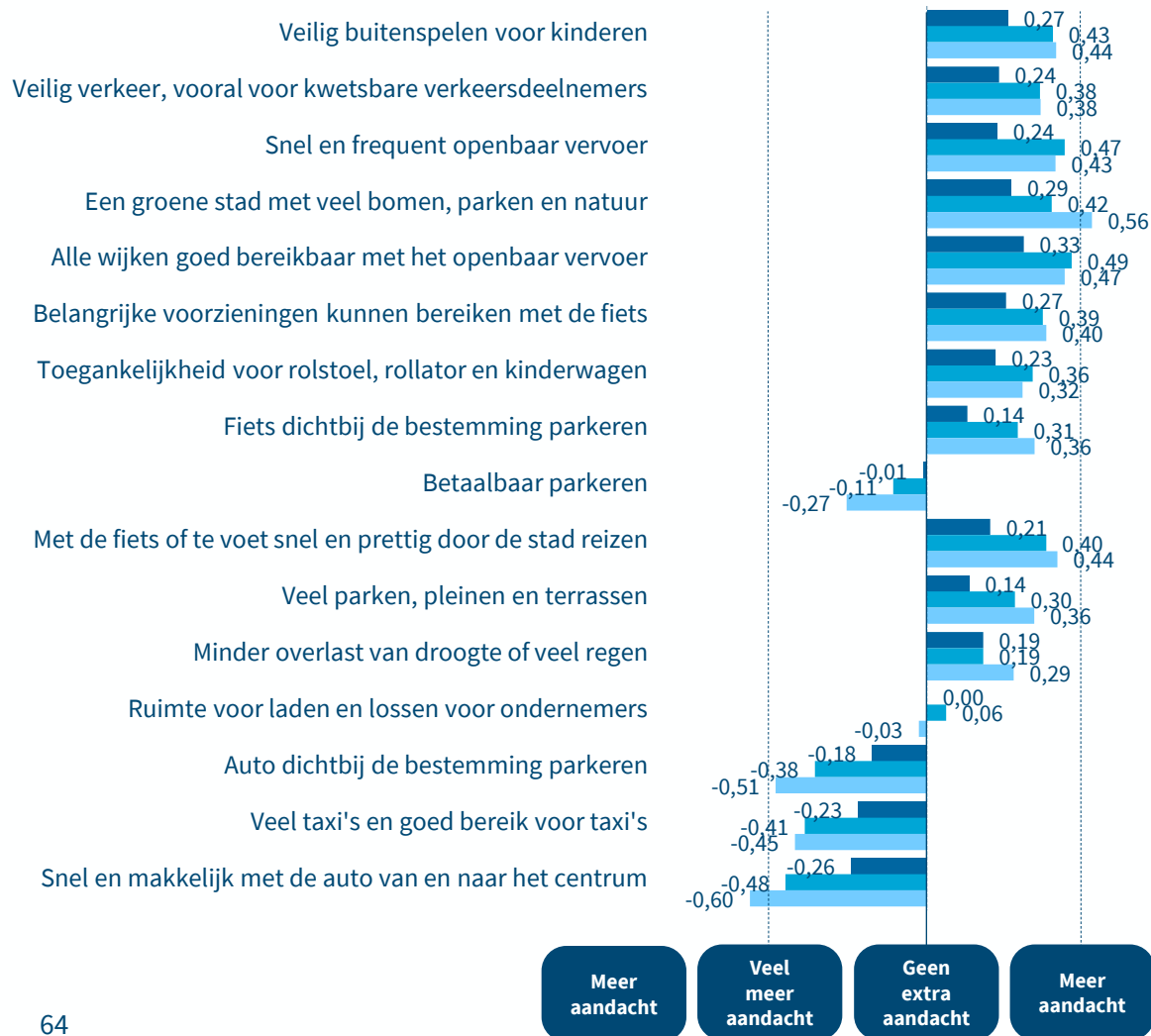
Open raadpleging

opleidingstype

■ Praktisch ■ Midden ■ Theoretisch

Financiële situatie

■ Ik houd geld over



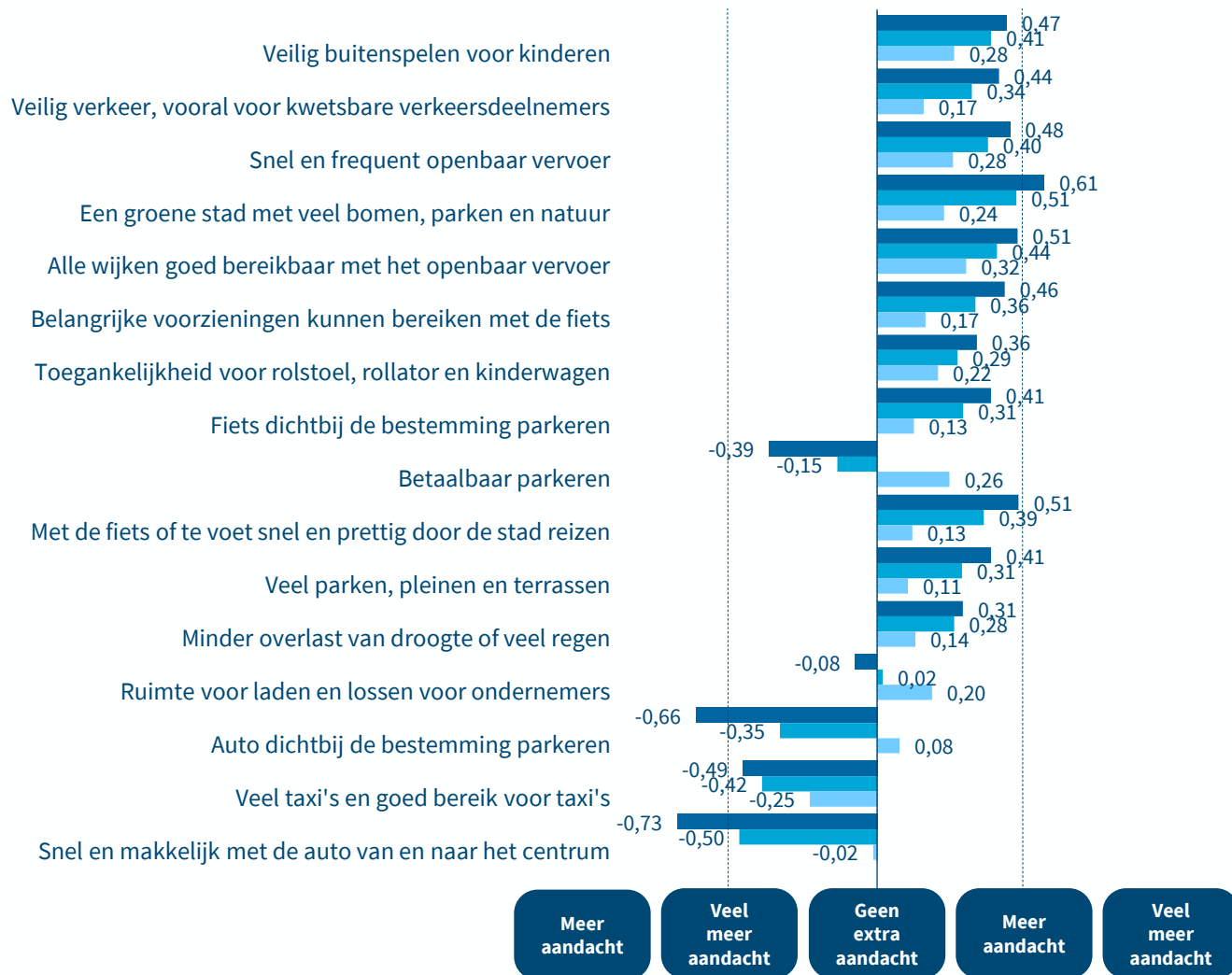
Keuzetaak: Naar frequentie van autogebruik



Open raadpleging

Frequentie van autogebruik

■ <3 keer per maand ■ 1-3 dagen per week ■ >4 dagen per week





populytics.nl