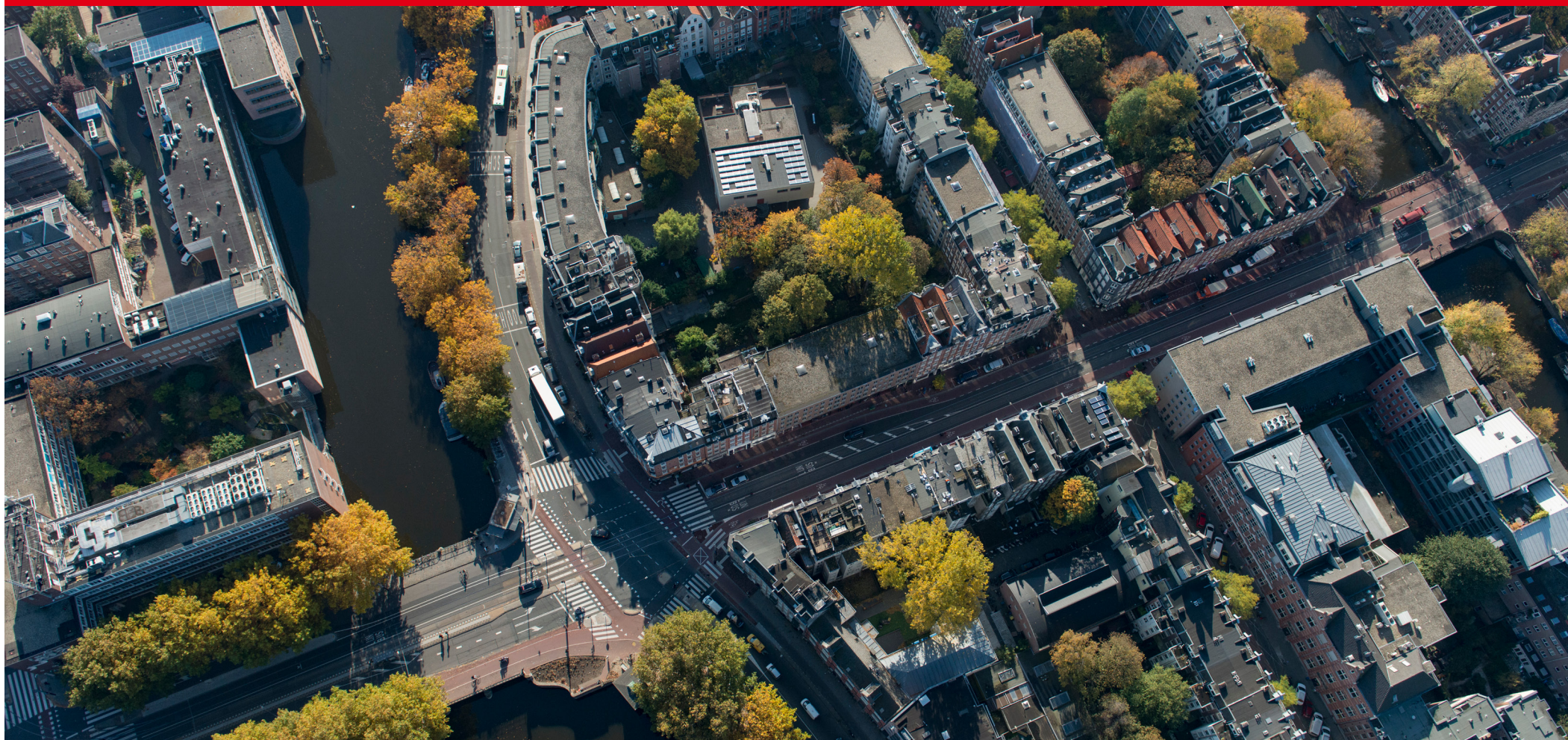




Gemeente
Amsterdam

Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2016





Voorwoord

Amsterdam verandert. De stad bouwt aan de toekomst, de economie draait op volle toeren en steeds meer mensen fietsen, lopen en rijden door de stad. Die ontwikkelingen zorgen ervoor dat er gedegen keuzes gemaakt moeten worden op het gebied van mobiliteit. Om de stad beter bereikbaar te maken en te houden. Keuzes maak je niet zomaar, maar baseer je op data, cijfers en feiten.

Deze tweede Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid (ATB) bevat een grote hoeveelheid gegevens, die inzicht bieden in de manier waarop mensen in de stad zich verplaatsen. De ATB geeft ontwikkelingen, trends en achtergronden van de mobiliteit in Amsterdam weer. Daarmee is het een waardevolle informatiebron.

Ten opzichte van de eerste ATB, die vorig jaar is gepubliceerd, is het een en ander veranderd. Hij is op een groot aantal punten geactualiseerd. Ook bevat deze editie een aantal nieuwe thema's, zoals de beleving van verkeersveiligheid door fietsers, en de uitsplitsing van verplaatsingen naar uur van de dag: op welk moment wordt welke modaliteit het meeste gebruikt.

Maar misschien nog belangrijker is dat we betere meetmethoden hanteren, waardoor bijvoorbeeld de overzichten van de verschillende modaliteiten accurater zijn. Zo stelt deze ATB het stadsbestuur en de verkeerskundigen die dagelijks werken aan de bereikbaarheid van Amsterdam, in staat om de beste keuzes te maken voor een bereikbare stad.

Pieter Litjens

Wethouder Verkeer, Vervoer en Organisatie



Inhoudsopgave

Samenvatting	4.
Invloeden	9.
Aanbod	26.
Gebruik	40.
Effecten	72.
Beleving	83.



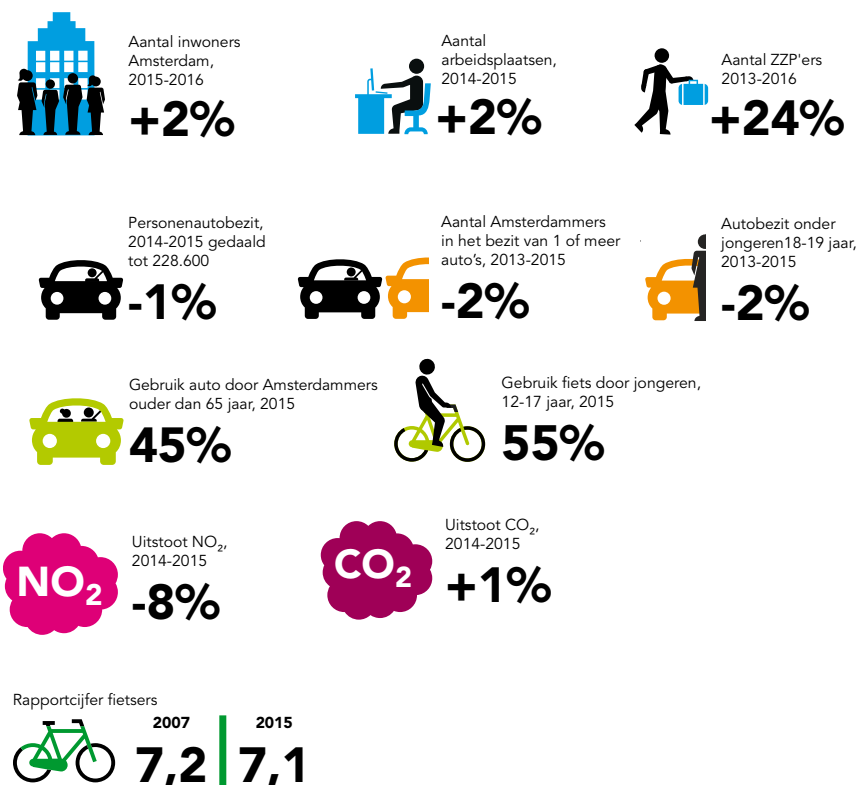
Samenvatting



Samenvatting

De Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid is een monitor van de gemeente Amsterdam/Verkeer en Openbare Ruimte en geeft met cijfers en grafieken informatie over de Amsterdamse bereikbaarheid en mobiliteit.

- Amsterdam blijft in de volle breedte groeien. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit.
- Het autobezit neemt niet langer toe en steeds minder jongeren bezitten een auto.
- Ouderen gebruiken vooral de auto, jongeren fietsen het meest.
- Uitstoot door verkeer: NO² daalt, CO² stijgt.
- Tevredenheid van fietsers daalt licht.



Gebruikte definities (soorten reizigers)

Inwoners

Personen woonachtig in de gemeente Amsterdam

Forensen

Woon-werkverkeer van Nederlanders woonachtig buiten Amsterdam

Bezoekers

Nederlanders woonachtig buiten Amsterdam die van/naar/binnen Amsterdam reizen, inclusief forensen, exclusief vakantiemobiliteit

Toeristen

Buitenlandse bezoekers aan Amsterdam en de vakantiemobiliteit van Nederlandse bezoekers in Amsterdam

Vakantiemobiliteit

Alle verplaatsingen gedurende een vakantie, inclusief de verplaatsing van huis naar de vakantiebestemming, de verplaatsingen vanuit en terug naar de vakantiebestemming en de verplaatsing van de vakantiebestemming terug naar huis. Een vakantie wordt hierbij gedefinieerd als een verblijf buiten de eigen woning met tenminste vier opeenvolgende overnachtingen, anders dan bij familie of kennissen thuis doorgebracht.

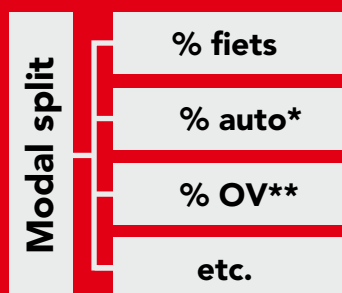
Gebruikte definities (verplaatsingen)

Verplaatsing

Reis van herkomst naar bestemming met hetzelfde verplaatsingsmotief

Vervoerwijze

Vervoermiddel tijdens de verplaatsing. Als er sprake is van meerdere vervoermiddelen, dan is het de hoofdvervoerwijze (de belangrijkste vervoerwijze van de verplaatsing).



- * Verplaatsingen als autobestuurder en autopassagier
- ** Verplaatsingen met alle OV-aanbieders in Amsterdam (o.a. NS, GVB, EBS en Connexion)

Toelichting gewijzigde gegevensbron verplaatsingscijfers en leeswijzer

- Gegevens over verplaatsingen in de ATB komen tot en met 2014 uit twee verschillende bronnen:
 - Bezoekers uit OVIN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland) van het CBS;
 - Bewoners uit OVIA (Onderzoek Verplaatsingen in Amsterdam) van de Gemeente Amsterdam.
- Het OVIN en OVIA hebben andere uitgangspunten en een andere onderzoeksmethode:

	OVIA	OVIN
Bevolking	12-80 jaar	12 jaar en ouder
Periode	voor- en najaar	gehele jaar
Frequentie	2 jaarlijks	jaarlijks
Methode	face-to-face	face-to-face, internet, telefonisch

- Vanaf 2015 wordt voor bewoners ook van het OVIN gebruik gemaakt.

Voordelen:

- Uniformiteit van cijfers tussen bewoners en bezoekers;
- Jaarlijkse cijfers;
- Ook de bevolking van 80 jaar en ouder wordt meegenomen.

Nadeel:

- Door het gebruik van andere definitie zijn de cijfers over verplaatsingen van Amsterdammers over 2014 en eerder niet één op één vergelijkbaar met 2015.

Leeswijzer

Dit is de tweede ATB in een reeks. In 2015 werd de eerste ATB gepubliceerd (zie: <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/>). Ten opzichte van de ATB 2015 zijn bijna alle pagina's geactualiseerd. Ook is een aantal nieuwe pagina's toegevoegd. Deze zijn te herkennen aan:

Nieuwe pagina



Invloeden

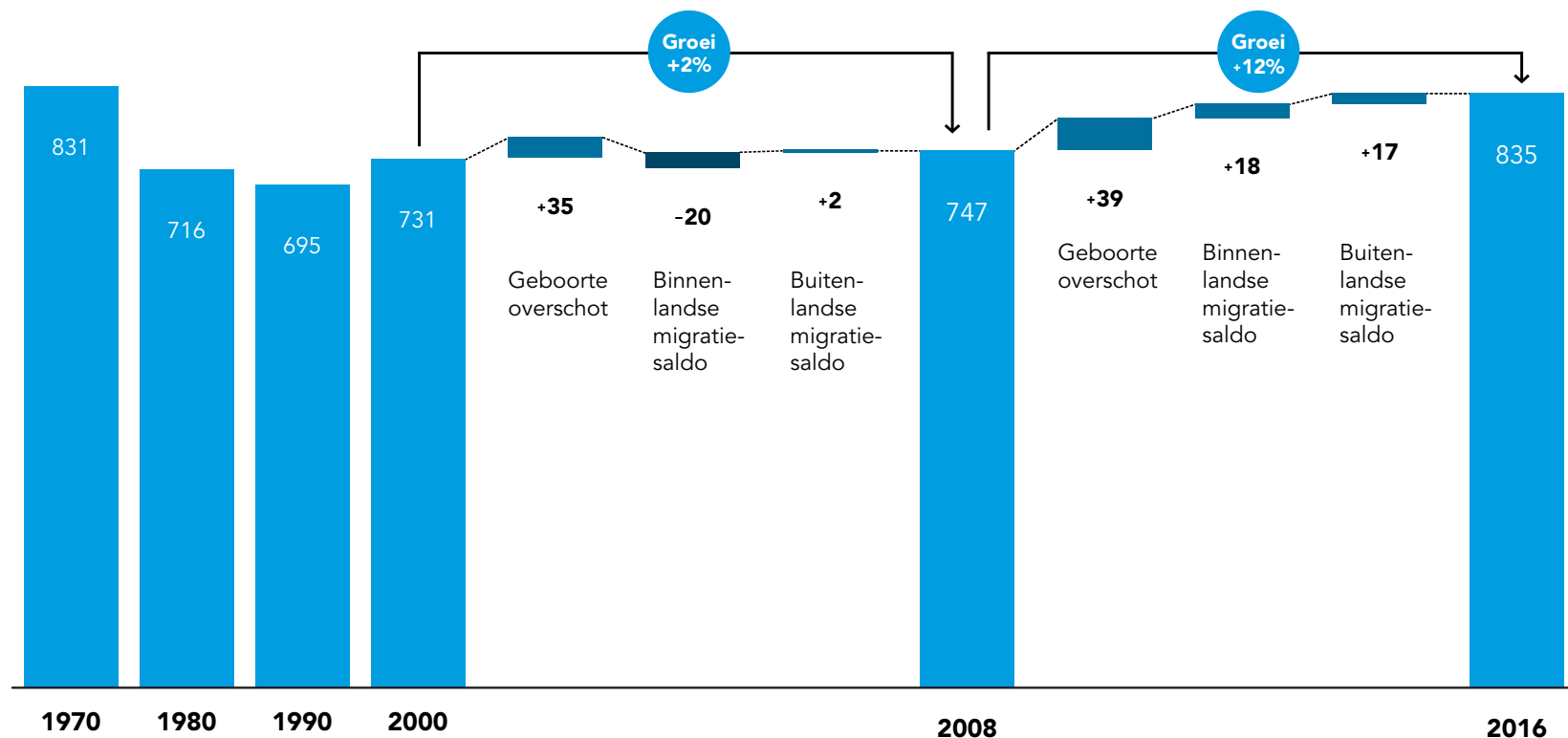
De onderwerpen die een uitwerking hebben op de bereikbaarheid en mobiliteit van Amsterdam.



Inhoudsopgave **Invloeden**

Inwonersaantal	11
Bevolkingsgroei	12
Bevolkingspyramide	13
Gezinssamenstelling en woningbezetting	14
Opleidingsniveau	15
Karakteristieken stadsdelen	16
Voorzieningen nabij de woning	17
Werkzame personen, ZZP'ers en studenten	18
Banen per stadsdeel	19
Banen per buurt	20
Opgeleverde woningen	21
Betrokken kantoorruimte	22
Hotelovernachtingen, passagiers Schiphol, cruisepassagiers	23
Bezoekers theaters, musea en congressen	24
Samenvatting Invloeden	25

Sterke groei bevolking Amsterdam naar 835.000 inwoners in 2016



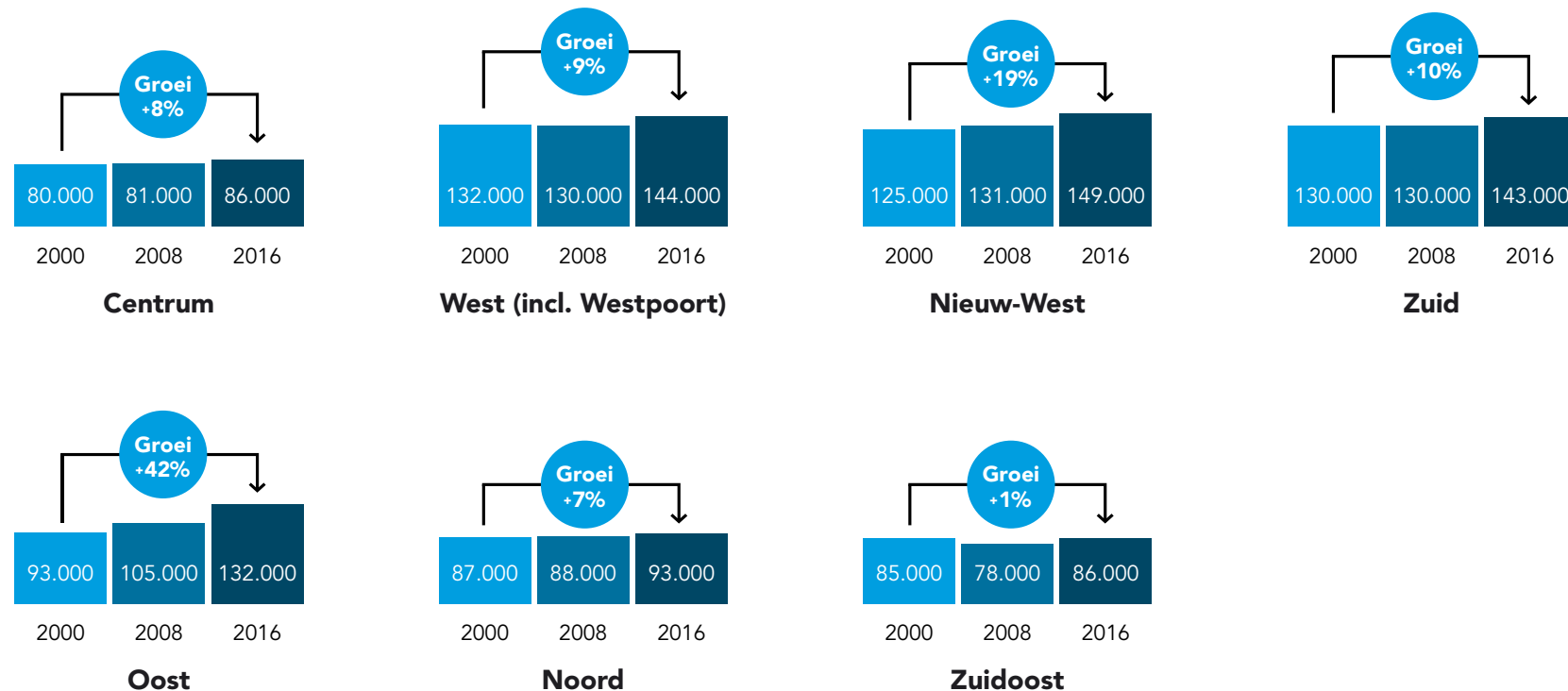
↳ Inwonersaantal Amsterdam 1970-2016 op 1 januari (x1.000)

Bron: OIS, 1970-2015

Sinds 2000 is het aantal inwoners van Amsterdam sterk gegroeid, en die groei zet door. Vanaf 2008 is de groei veroorzaakt door zowel het migratiesaldo

als het geboorteoverschot. Het aantal inwoners in Amsterdam is nu hoger dan het aantal inwoners in het jaar 1970.

Grootste bevolkingsgroei in stadsdelen Oost en Nieuw-West



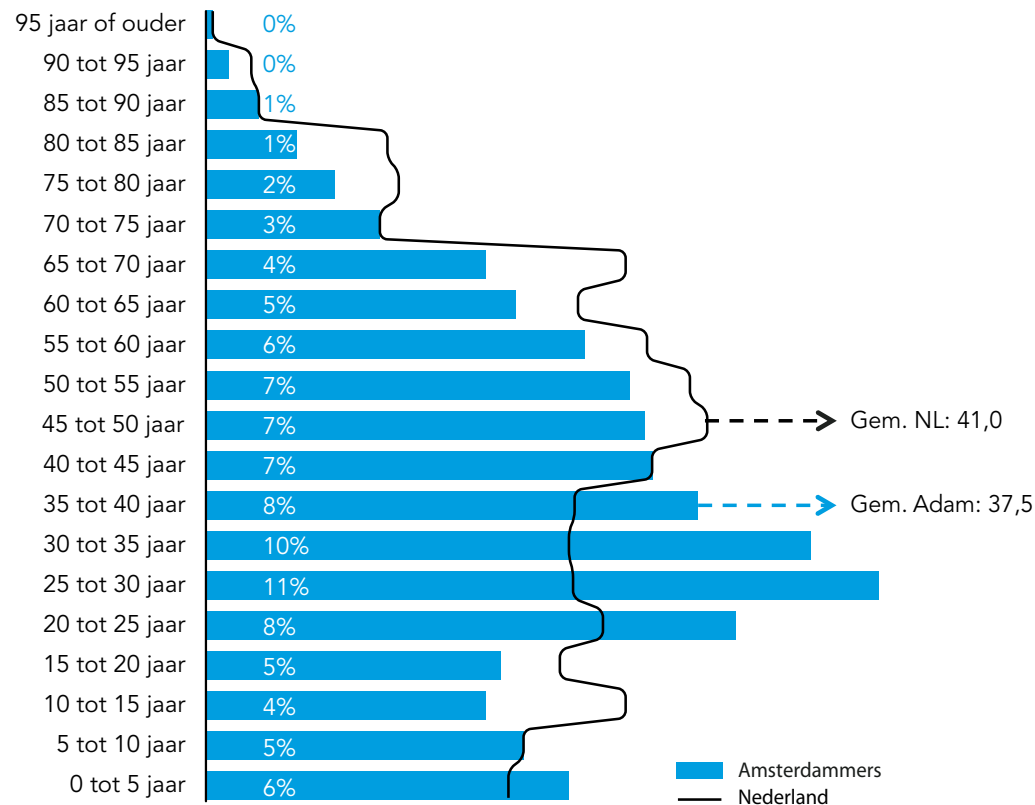
↳ Ontwikkeling aantal inwoners per stadsdeel op 1 januari (2000-2016, afgerond in duizendtallen)

Bron: OIS, 2000-2016

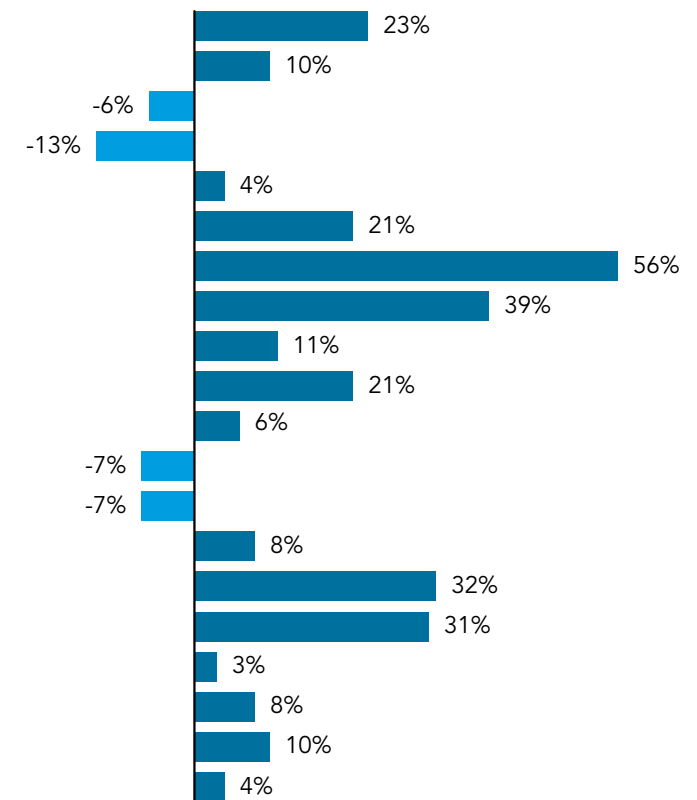
Sinds 2000 wonen er 39.000 meer mensen in stadsdeel Oost. Dit komt vooral door de ontwikkeling van IJburg. In Nieuw-West is de bevolkingssomvang met 24.000

toegenomen. Opvallend is dat het aantal inwoners in Zuidoost tussen 2000 en 2008 afnam, maar daarna juist is toegenomen.

Steeds meer 20-ers en 60-ers in Amsterdam



↳ Leeftijdspiramide Amsterdam t.o.v. Nederland (zwarte lijn), 2016, naar leeftijd,% inwoners



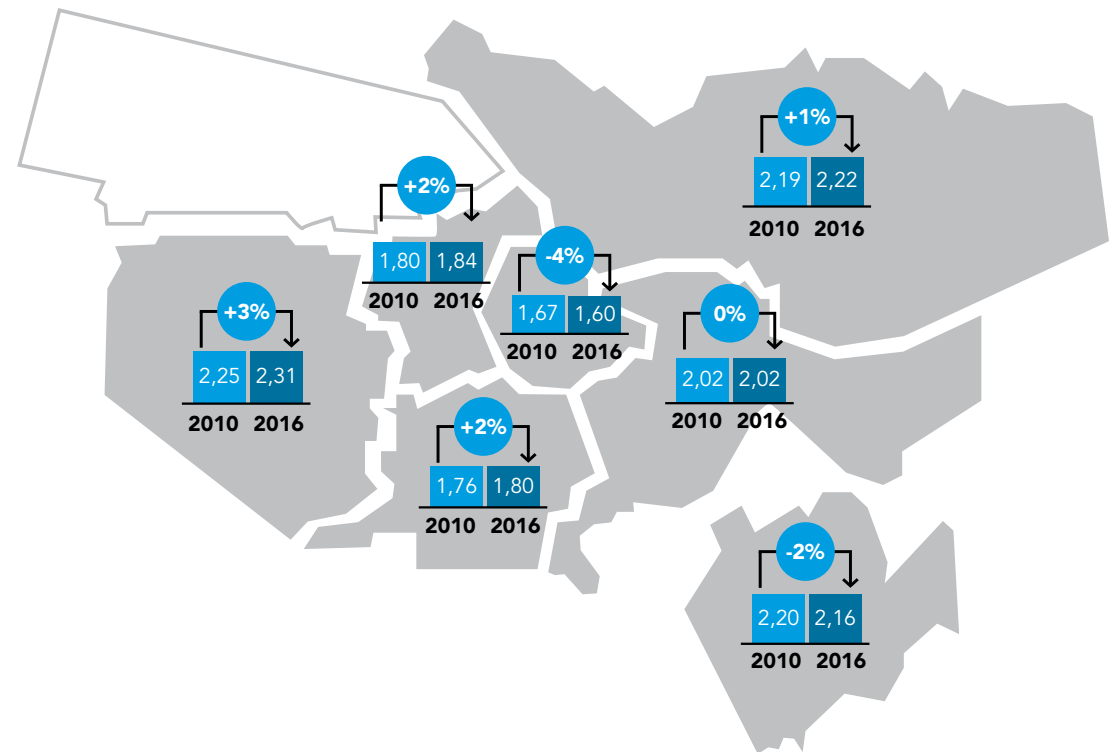
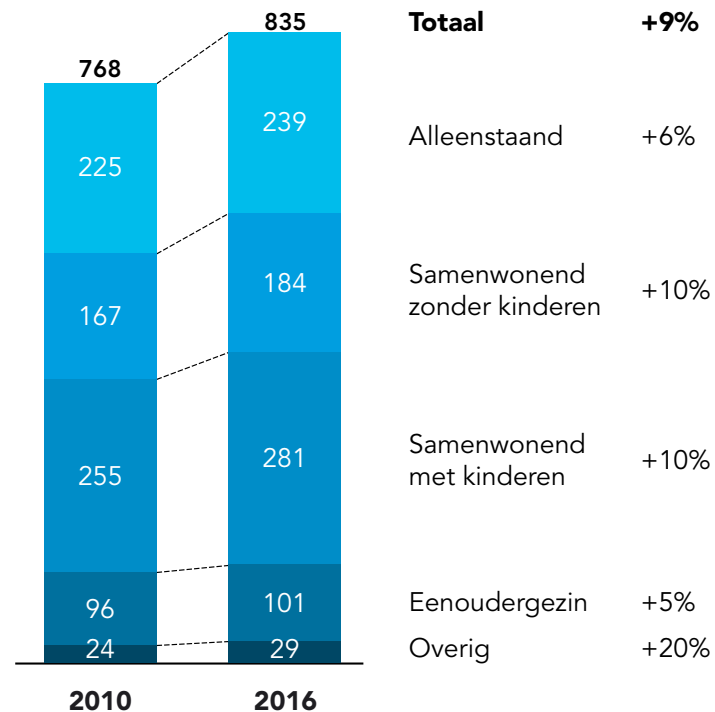
↳ Ontwikkeling Amsterdam 2006-2016 (%)

Bron: CBS, 2016; OIS, 2016

De gemiddelde leeftijd in Amsterdam is met 37,5 lager dan de gemiddelde leeftijd in Nederland (41,0). Het aandeel inwoners van 60+ is gestegen, maar ook het

aandeel twintigers in de stad is gestegen. In 2016 is 19% van de inwoners tussen de 20 en 30 jaar oud.

Meer gezinnen en hogere woningbezetting in Amsterdam dan in 2010



↳ Ontwikkeling gezinssamenstelling in 1000'en inwoners, 2010-2016

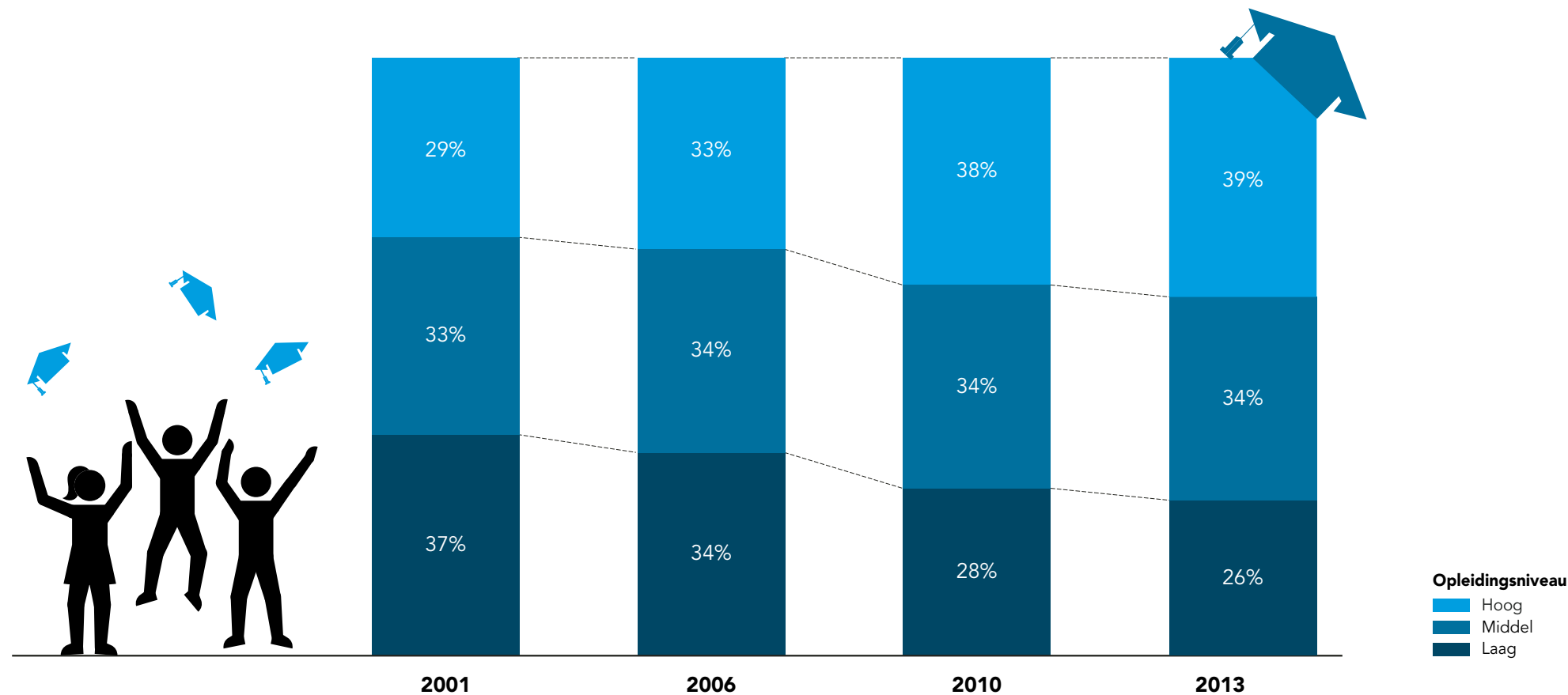
↳ Gemiddelde woningbezetting en ontwikkeling per stadsdeel, 2010-2016

Bron: OIS

Door het toenemend aantal gezinnen met kinderen in de stad is het aantal bewoners per woning tussen 2010 en 2016 met 1% toegenomen. Stadsdeel Centrum wijkt het meeste af: hier is de woningbezetting sinds 2010 met 4% afgenomen. Ook in

Zuidoost neemt de woningbezetting af. De woningbezetting is het hoogste in Nieuw-West en het laagste in Centrum. In het Westelijk Havengebied staan geen woningen.

Stijging van opleidingsniveau in Amsterdam



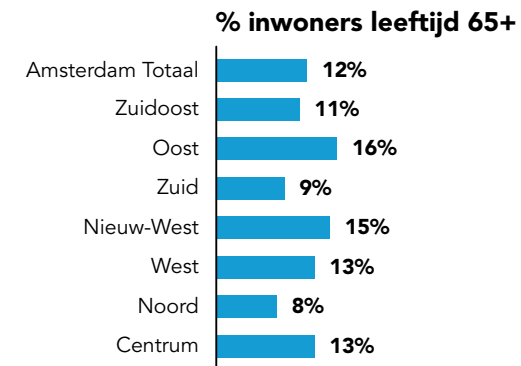
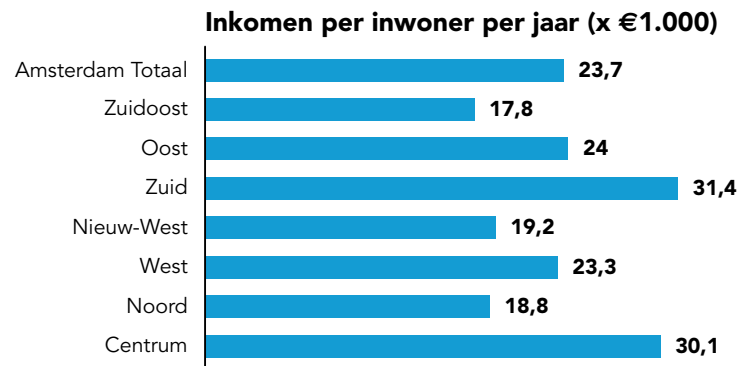
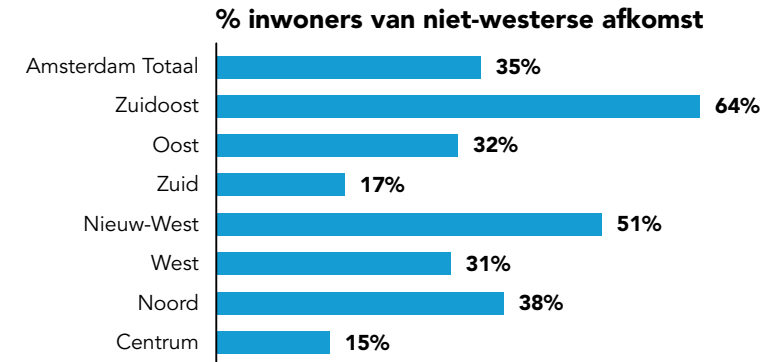
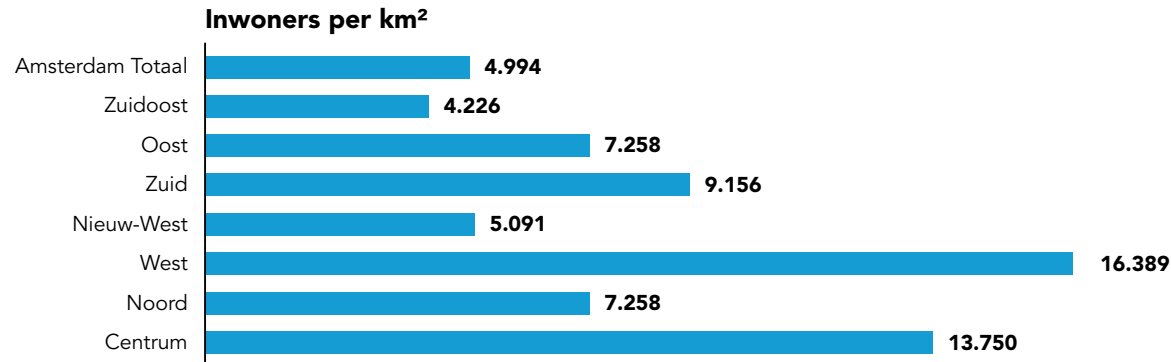
↳ Ontwikkeling opleidingsniveau Amsterdammers in %, 2001-2013 (15-74 jarigen)

Bron: OIS

Het opleidingsniveau van de Amsterdammers is sinds 2001 flink gestegen. 39% van de Amsterdammers tussen 15 en 74 jaar is nu hoog opgeleid.

In 2001 was dit nog 29%. Het aandeel lager opgeleide Amsterdammers neemt af.

Grote verschillen tussen stadsdelen in bevolkingsdichtheid en -samenstelling



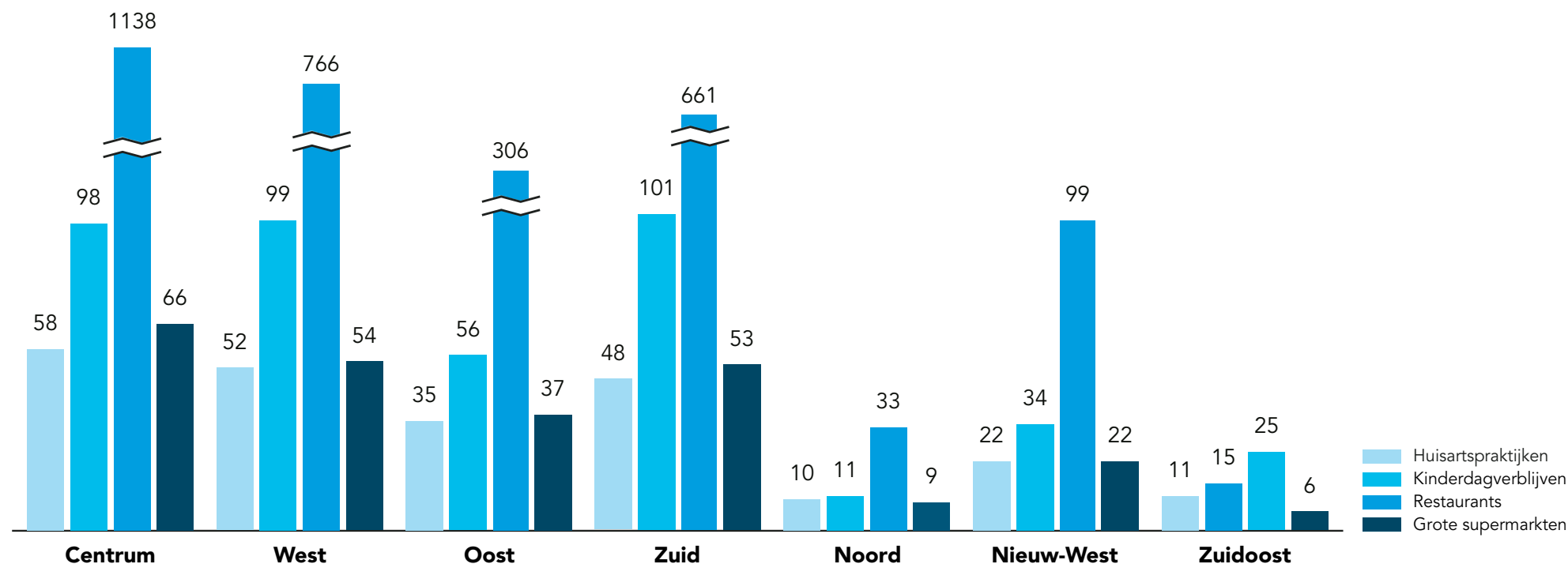
↳ Karakteristieken stadsdelen Amsterdam, 2015

Bron: OIS, 2015

In de karakteristieken van de stadsdelen zitten grote verschillen ten opzichte van het stedelijk gemiddelde: de stadsdelen West en Centrum zijn het dichtstbevolkt, in Zuid en Centrum verdient men het

meest, in Zuidoost wonen de meeste Amsterdammers van niet-westerse afkomst en in de stadsdelen Oost en Nieuw-West wonen de meeste ouderen.

Meeste voorzieningen dichtbij woning in Centrum en West



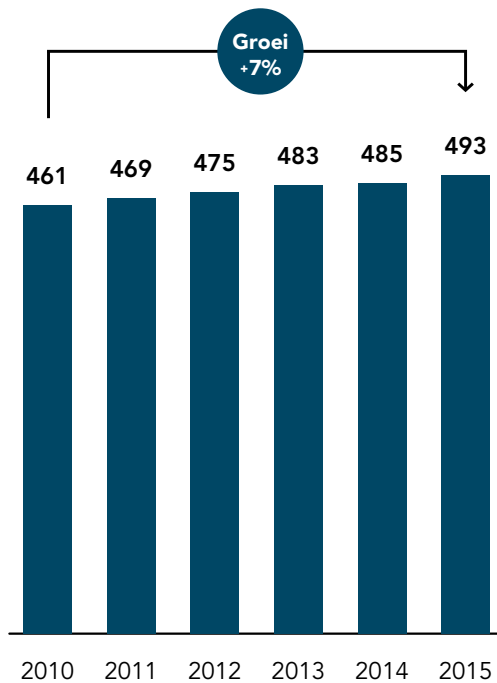
↳ Aantal voorzieningen binnen 3 km van de woning, per stadsdeel (inclusief voorzieningen buiten het stadsdeel), 2015

Bron: CBS, 2015

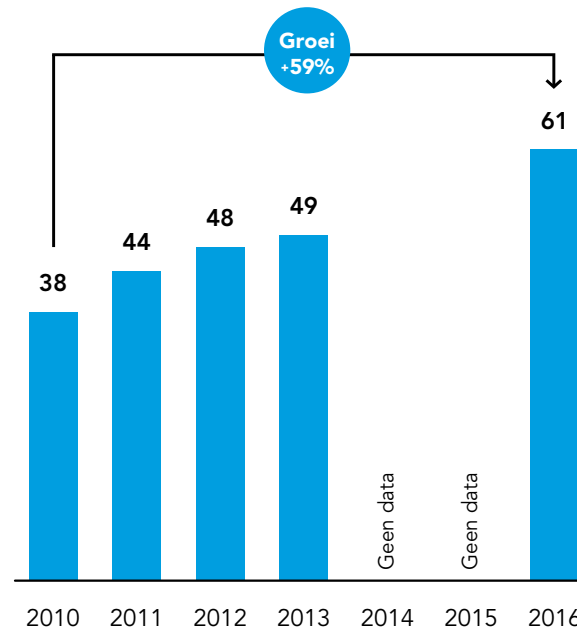
Hoe lager de bevolkingsdichtheid, hoe minder voorzieningen er in de buurt van de woning beschikbaar zijn. Vooral in de stadsdelen Noord en Zuidoost is het aantal voorzieningen binnen 3 kilometer van de

woning laag. In de stadsdelen Centrum, West en Zuid zijn de meeste voorzieningen te vinden.

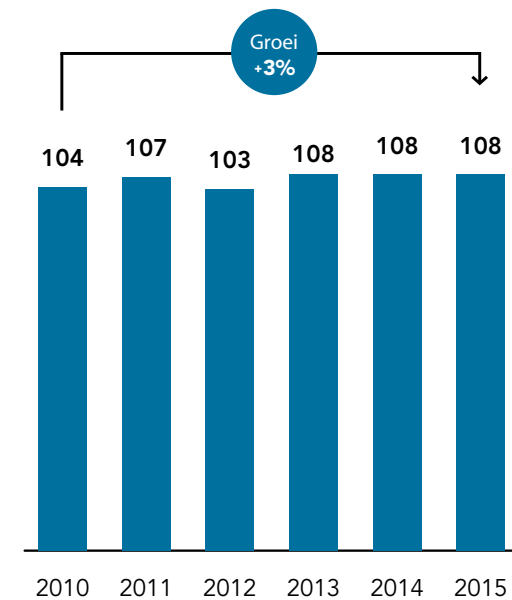
Toename van het aantal arbeidsplaatsen, ZZP'ers en studenten sinds 2010



↳ Aantal werkzame personen in Amsterdam (x1000), 2010-2015, excl. personen die 12 uur per week of minder werken



↳ Aantal Amsterdamse ZZP'ers (x1000), 2010-2016



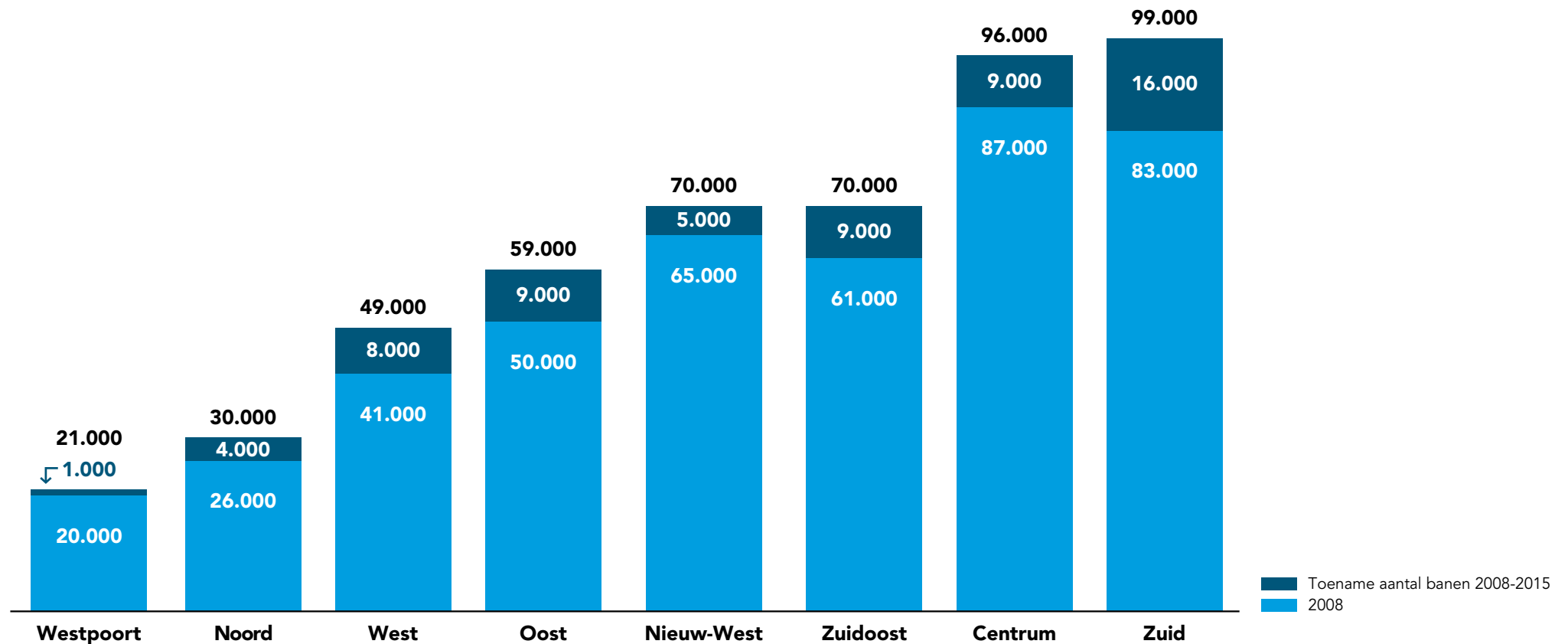
↳ Aantal studenten hoger onderwijs in Amsterdam (x1000), 2010-2015

Bron: OIS, 2010-2015

Het aantal mensen dat in Amsterdam werkt is de laatste jaren gegroeid. Dat komt met name door de enorme toename van het aantal ZZP'ers in

de stad. Het aantal studenten in Amsterdam, dat tot 2011 sterk groeide, is de laatste jaren stabiel.

Meeste banen in stadsdelen Centrum en Zuid

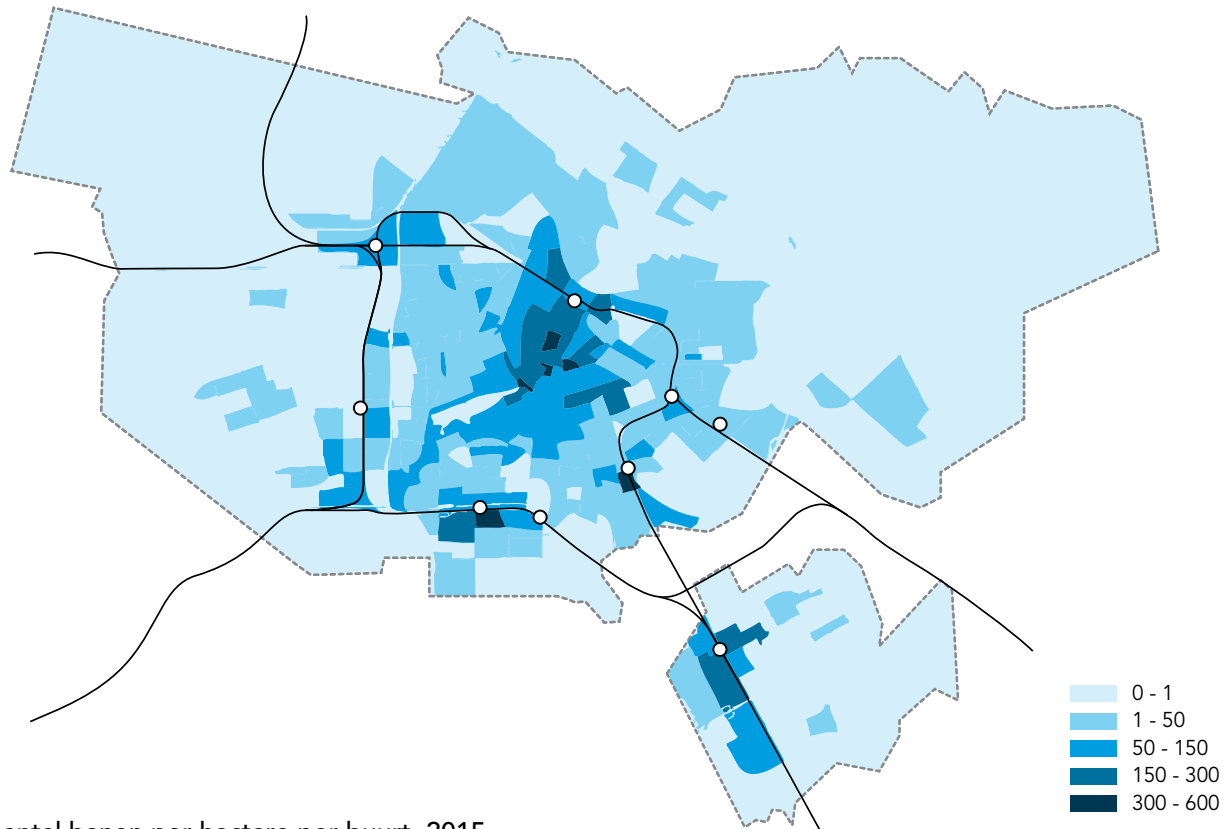


↳ Aantal banen per stadsdeel, 2008-2015

Bron: OIS, 2015

In de stadsdelen Centrum en Zuid werken de meeste mensen. Opvallend is dat er in Zuid in 7 jaar tijd 16.000 banen bij zijn gekomen. Belangrijkste oorzaak is de verdere ontwikkeling van de Zuidas.

Sterke concentraties banen rondom de stations Zuid, Bijlmer-ArenA, Sloterdijk en Amstel



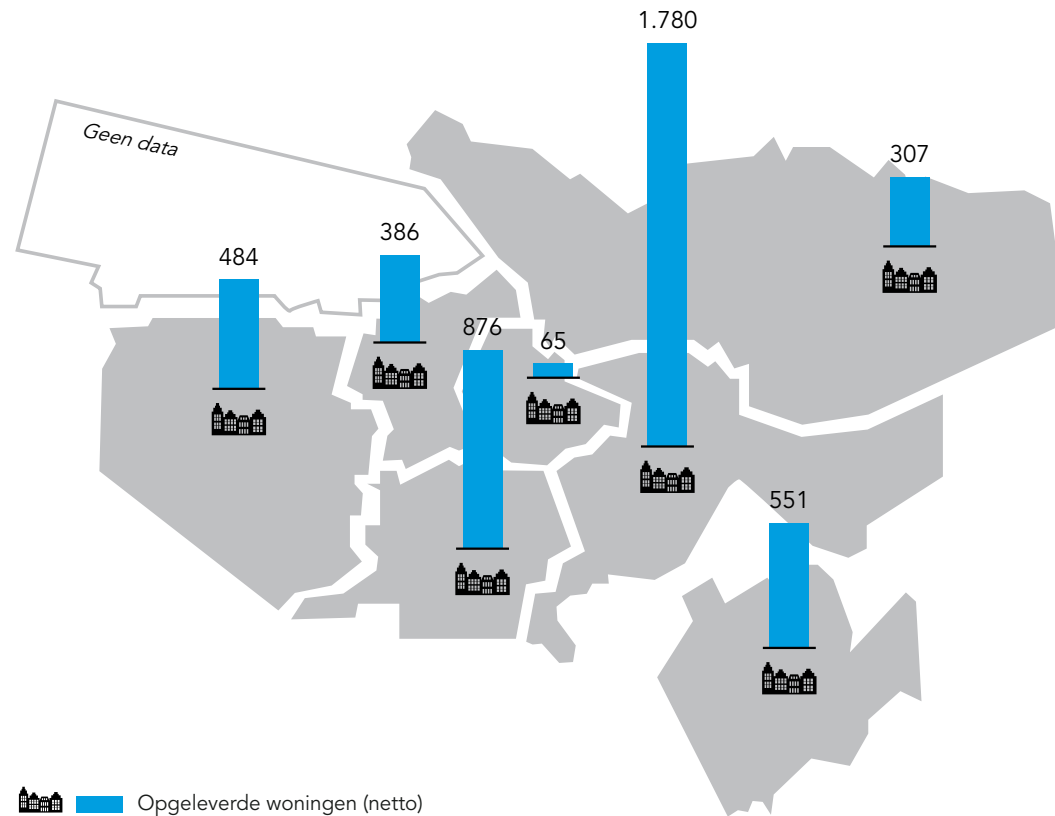
↳ Aantal banen per hectare per buurt, 2015

Bron: OIS, 2015

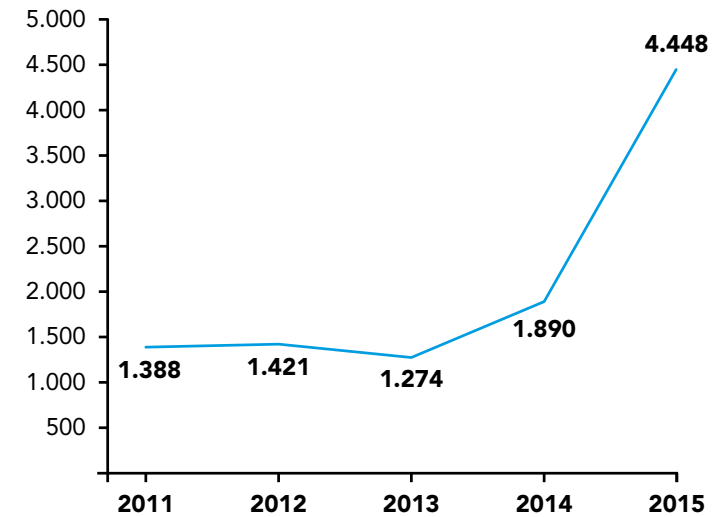
Het hoogste aantal banen per hectare heeft de buurt Zuidas Zuid (600) en vervolgens de Omval (450) nabij het Amstelstation. Wat opvalt is dat de banen met name zijn geconcentreerd rondom de

Stations Zuid, Bijlmer-Arena en Sloterdijk. In het centrum zijn er veel banen aanwezig rondom het zuidelijke deel van de Grachtengordel.

Sterke toename aantal opgeleverde woningen



↳ Aantal (netto) opgeleverde woningen (opgeleverd minus gesloopt) in 2015

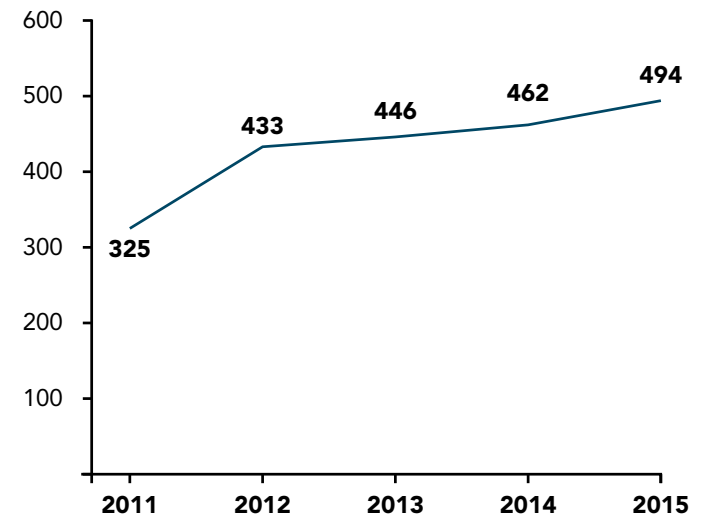
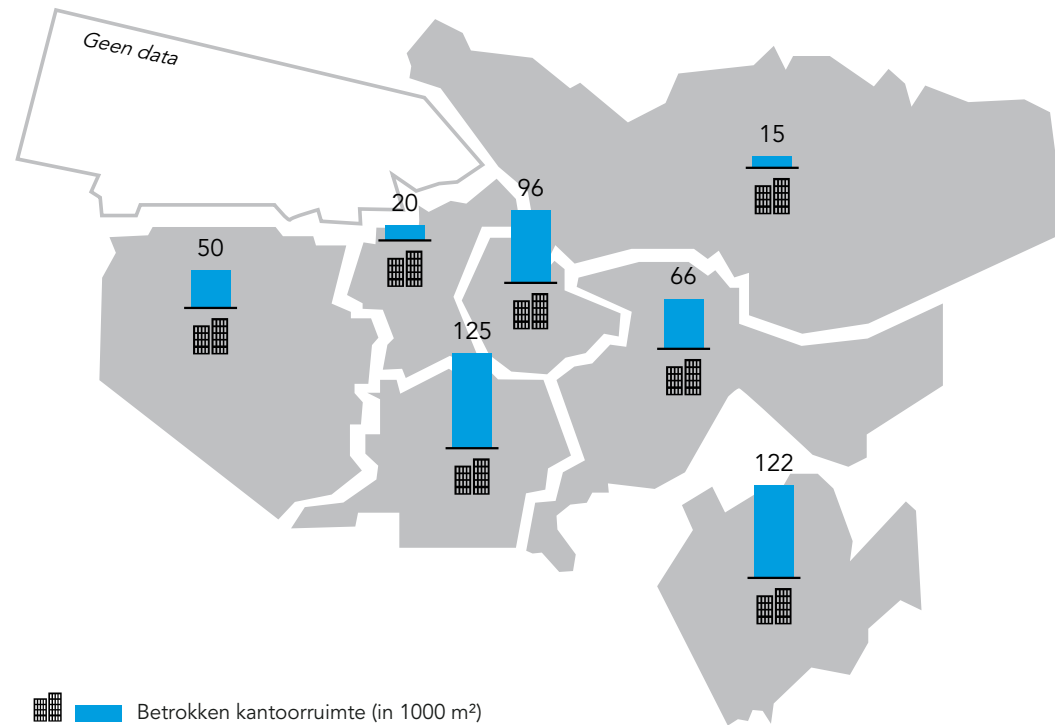


↳ Aantal opgeleverde woningen (netto) Amsterdam

Het aantal netto opgeleverde woningen in Amsterdam is sterk toegenomen. In stadsdeel Oost zijn in 2015 de meeste nieuwe woningen opgeleverd.

Op www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/bijlagen/2016/ska-1 is een nadere verdieping van dit onderwerp te vinden.

Meeste nieuwe kantoorruimte in Zuid en Zuidoost



↳ Aantal betrokken kantoorruimte (zowel nieuwe als bestaande kantoren) in 2015

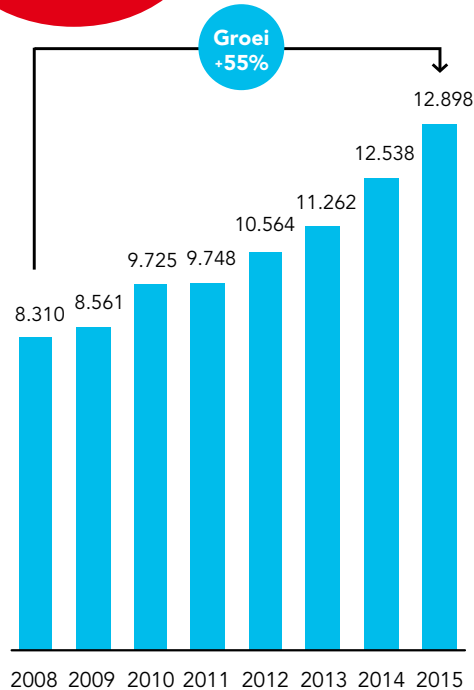
↳ Betrokken kantoorruimte (in 1000m²) in Amsterdam

Bron: Kantorenmonitor BV, 2015

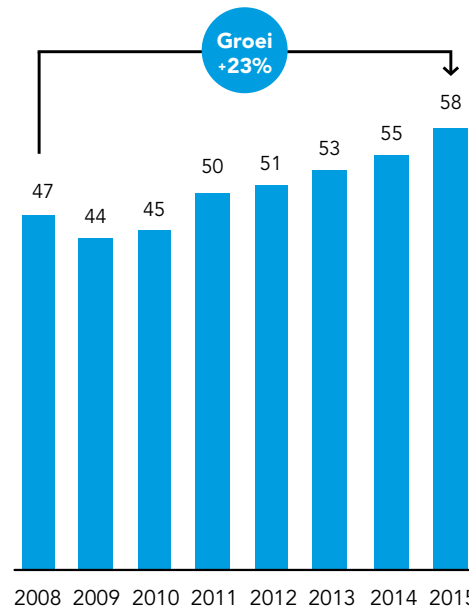
In de stadsdelen Zuidoost en Zuid is in 2015 247 duizend m² bruto kantoorruimte in gebruik genomen.

Flinke groei van toerisme

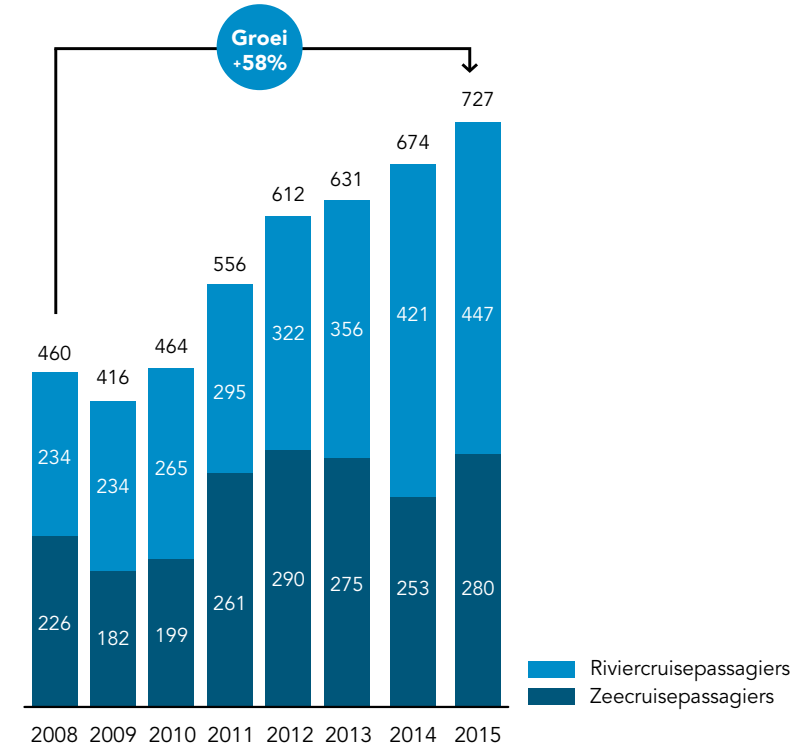
Naast groei hotelovernachtingen ca. 736.000 overnachtingen via Airbnb (2015)



↳ Aantal hotelovernachtingen (x1.000), 2008-2015



↳ Totale passagiersvolume Schiphol (x1.000.000), 2008-2015 (inclusief passagiers op doorreis)



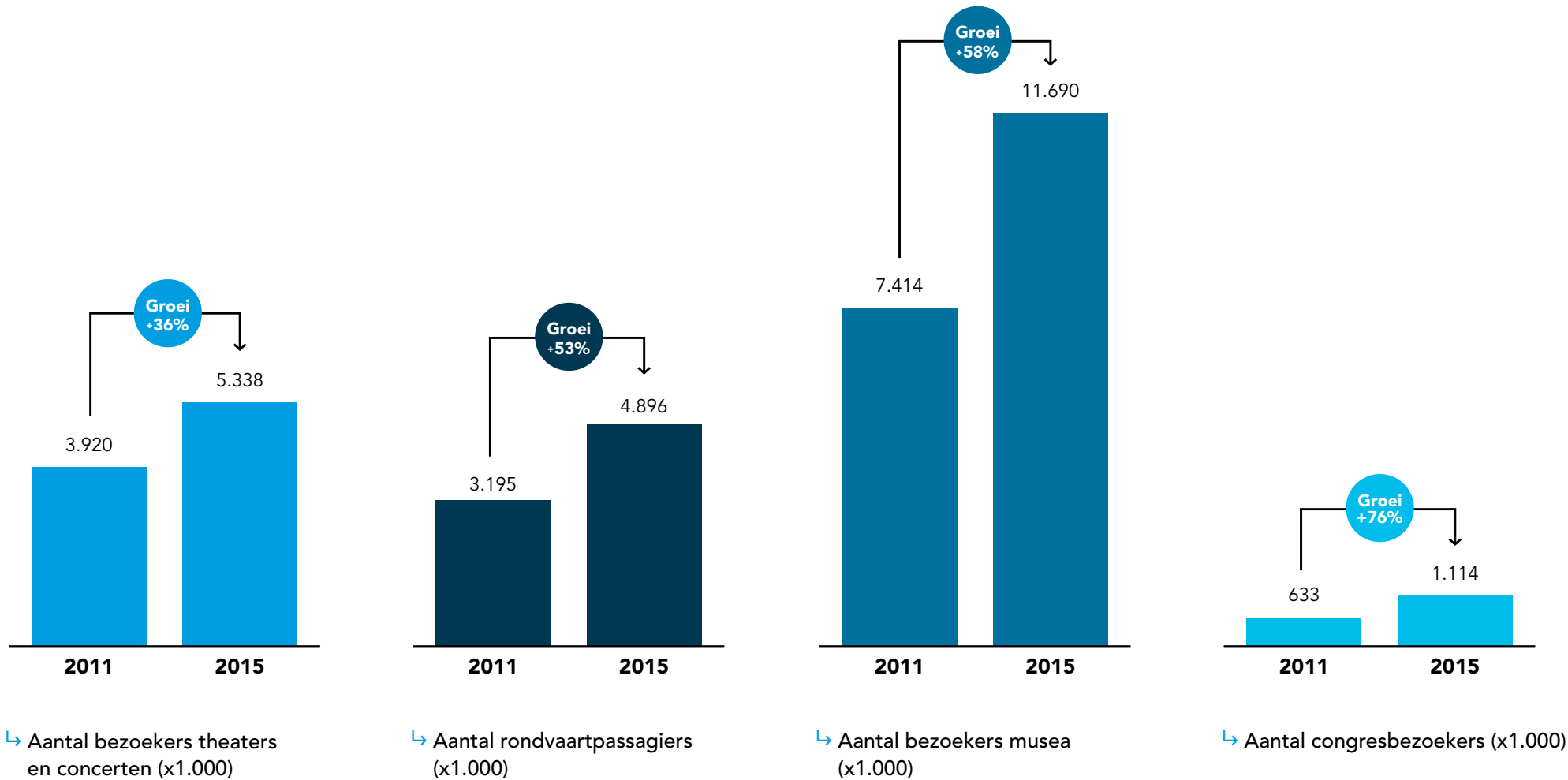
↳ Aantal cruise-passagiers (x1.000), 2008-2015

Bron: OIS, Amsterdam Marketing

Amsterdam is een buitengewoon populaire bestemming voor toeristen, dagjesmensen en congresgangers. Het aantal toeristen in Amsterdam is de laatste tien jaar explosief gegroeid. Meer hotelgasten,

meer overnachtingen (zowel in hotels als via Airbnb), meer passagiers op Schiphol (niet alleen toeristen, maar ook zakelijke reizigers), meer cruise-passagiers.

Bezoek aan cultuur en congressen neemt toe



Bron: OIS, Amsterdam Marketing

Theaters en concertpodia in Amsterdam mochten zich sinds 2011 verheugen in een flinke groei van het aantal bezoekers. Dit is vooral te danken aan de opening van de Ziggo Dome. Doordat het Rijksmuseum

en het Stedelijk Museum na jaren hun deuren weer openden, is ook het aantal museumbezoeken enorm gegroeid. Daarnaast is het aantal congresbezoekers sinds 2011 met ruim 75% toegenomen.

Samenvatting Invloeden

- Amsterdam blijft in de volle breedte groeien. Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit.



Aantal inwoners
Amsterdam,
2015-2016

+2%



Aantal
arbeidsplaatsen,
2014-2015

+2%



Aantal ZZP'ers
2013-2016

+24%



Aantal studenten,
2015, stabiel op

108.000

- Er worden steeds meer nieuwe woningen en kantoren opgeleverd.



Aantal netto opgeleverde woningen,
(nieuwbouw min sloop),
2014-2015

+135%



Aantal betrokken m²
kantooroppervlak,
2014-2015

+7%

- Ook het toerisme blijft groeien.



Aantal hotelovernachtingen,
2014-2015

+3%



Aantal hotelovernachtingen
via Airbnb, 2013-2015

+300%



Aanbod

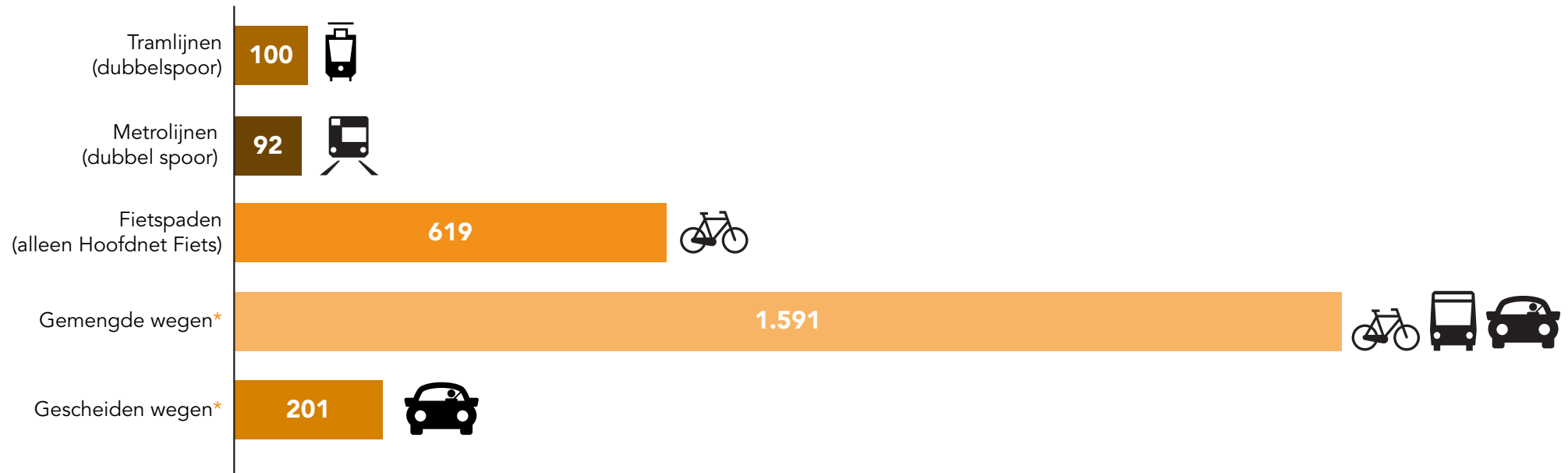
Het vervoersaanbod: hoe wordt het voor Amsterdammers, bezoekers en toeristen mogelijk gemaakt zich in de stad te verplaatsen?



Inhoudsopgave **Aanbod**

Aanbod infrastructuur	28
Fietspaden	29
Bezit vervoersmiddelen	30
Autobezit	31
Fietsbezit	32
Elektrische auto's en fietsen	33
Aantal deelauto's	34
Aantal autoparkeerplaatsen	35
Parkeertarieven	36
Bezettingsgraad fietsenstallingen	37
Bezit brom- en snorfiets	38
Samenvatting Aanbod	39

Infrastructuur voor gemengd verkeer dominant in de stad



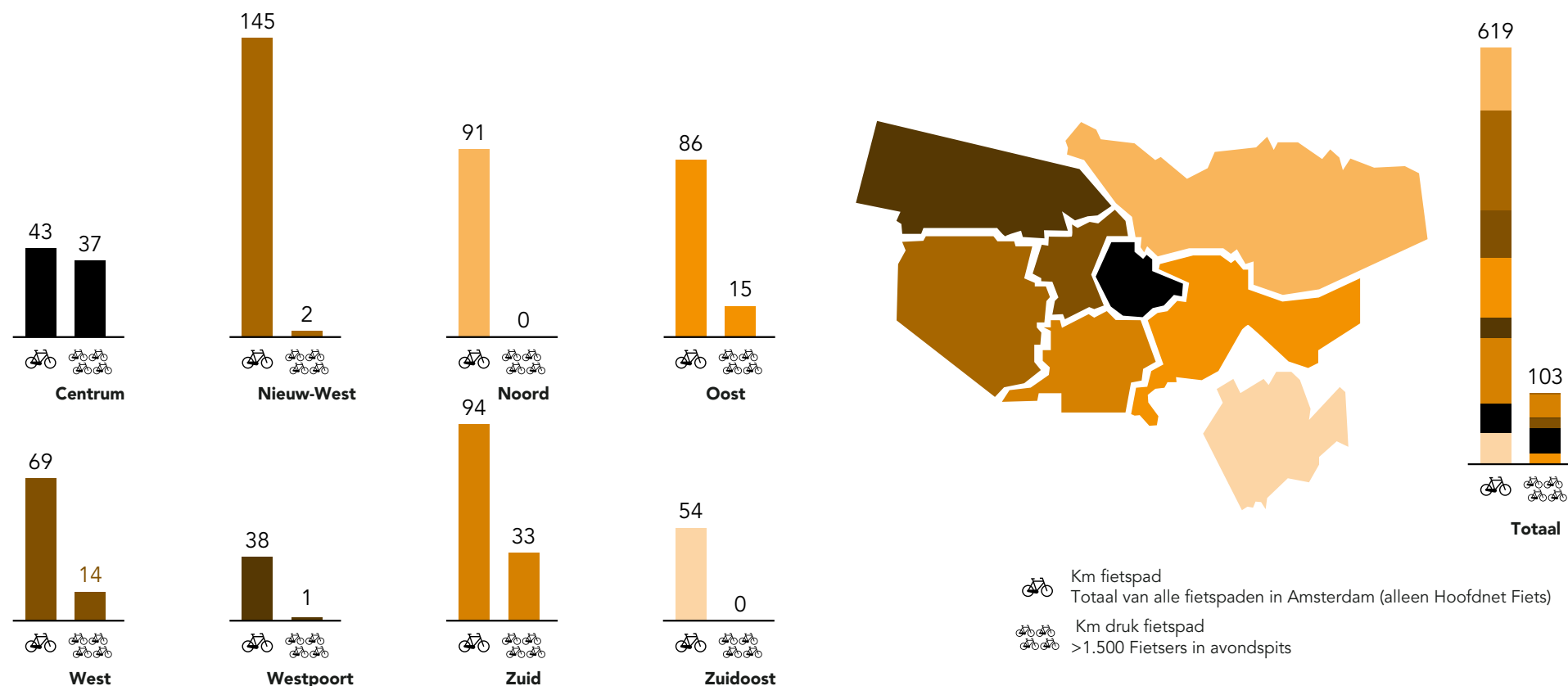
*Exclusief wegen die niet in beheer zijn van de gemeente Amsterdam

↳ Aantal km tramlijnen (dubbelspoor), metrolijnen (dubbelspoor), fietspaden (alleen Hoofdnet Fiets) en gemengde en gescheiden wegen in Amsterdam, 2012-2014

Bron: GVB, 2013; CBS, 2012; V&OR, 2013; Metro en Tram, 2014

Er is in Amsterdam 619 kilometer fietspad op het Hoofdnet Fiets. Dat is veel, maar nog altijd aanzienlijk minder dan de bijna 1.600 kilometer gemengde wegen in de stad voor zowel fietsen, auto's, taxi's en bussen.

Meeste fietspaden in Nieuw-West; in Centrum fietspad meest intensief gebruikt



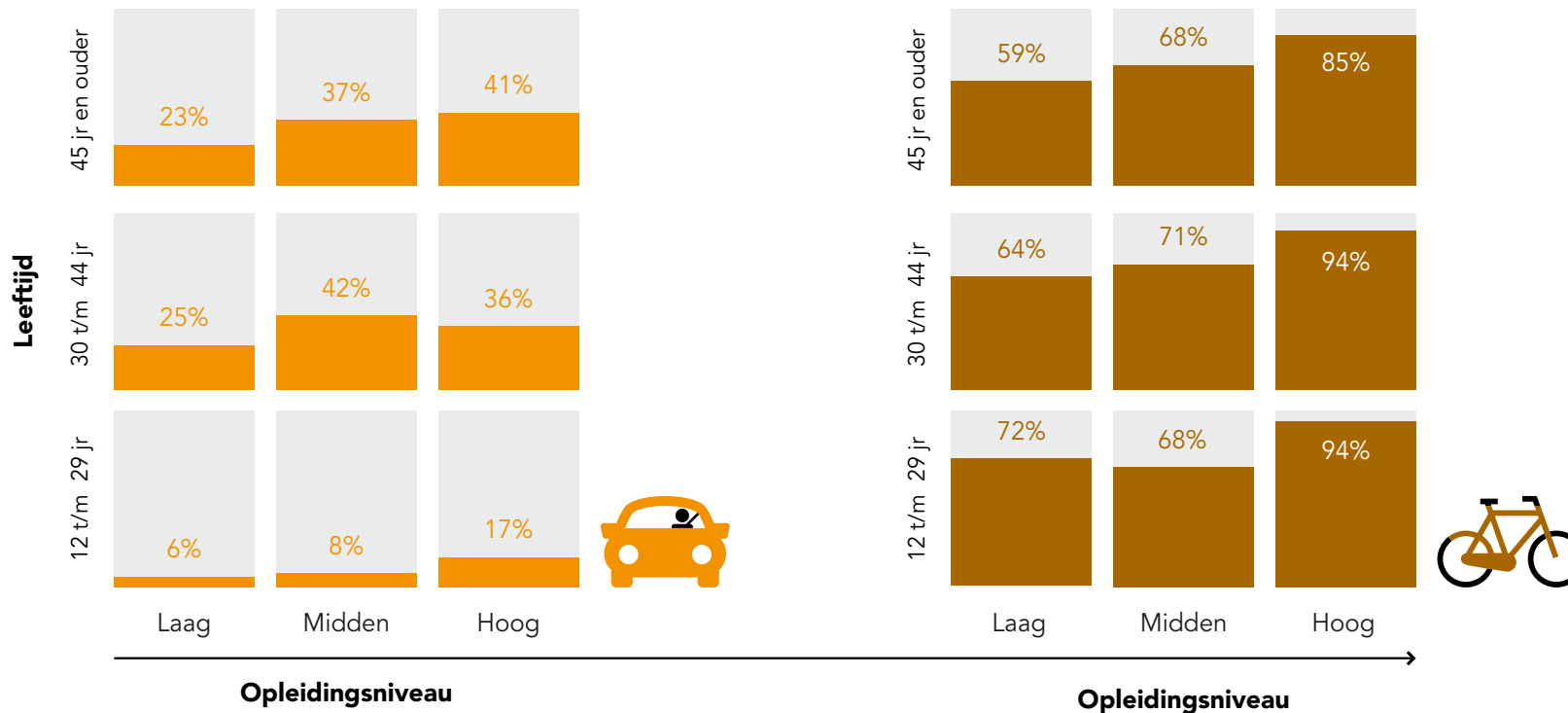
↳ Fietspaden (alleen Hoofdnet Fiets) per stadsdeel, 2012, km

Bron: V&OR, 2012

Er is bijna 620 kilometer fietspad in Amsterdam (op het Hoofdnet Fiets). De meeste kilometers liggen in stadsdeel Nieuw-West. In stadsdeel Centrum ligt

43 kilometer fietspad. Het overgrote deel van de fietspaden in dit stadsdeel is bijzonder druk.

Hoogste fietsbezit onder hoger opgeleiden



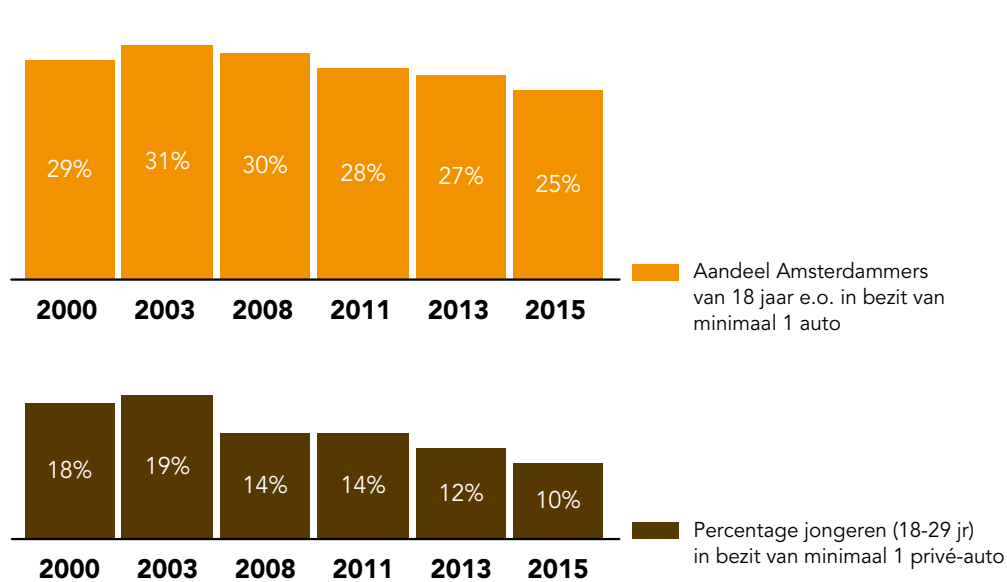
↳ Autobezit Amsterdammers privé + zakelijk (2015)

↳ Fietsbezit Amsterdammers (2015)

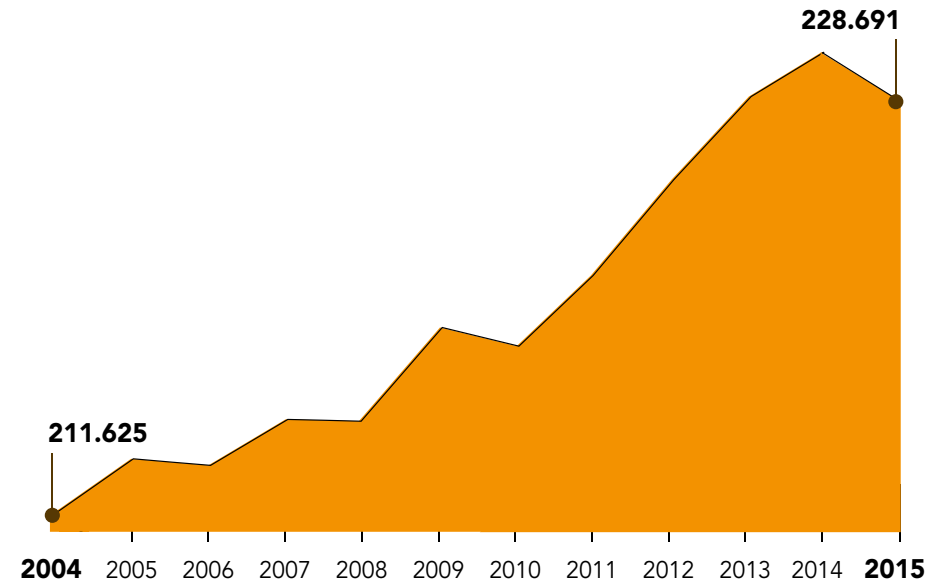
Bron: OVIN, 2015

De fiets is het populairste vervoermiddel onder hoger opgeleide Amsterdammers. Het autobezit is het hoogste onder de groep 30-44 jarigen met opleidingsniveau 'midden'.

Aantal auto's neemt niet langer toe, autobezit onder jongeren bijna gehalveerd sinds 2003



↳ Ontwikkeling autobezit in Amsterdam 2000-2015



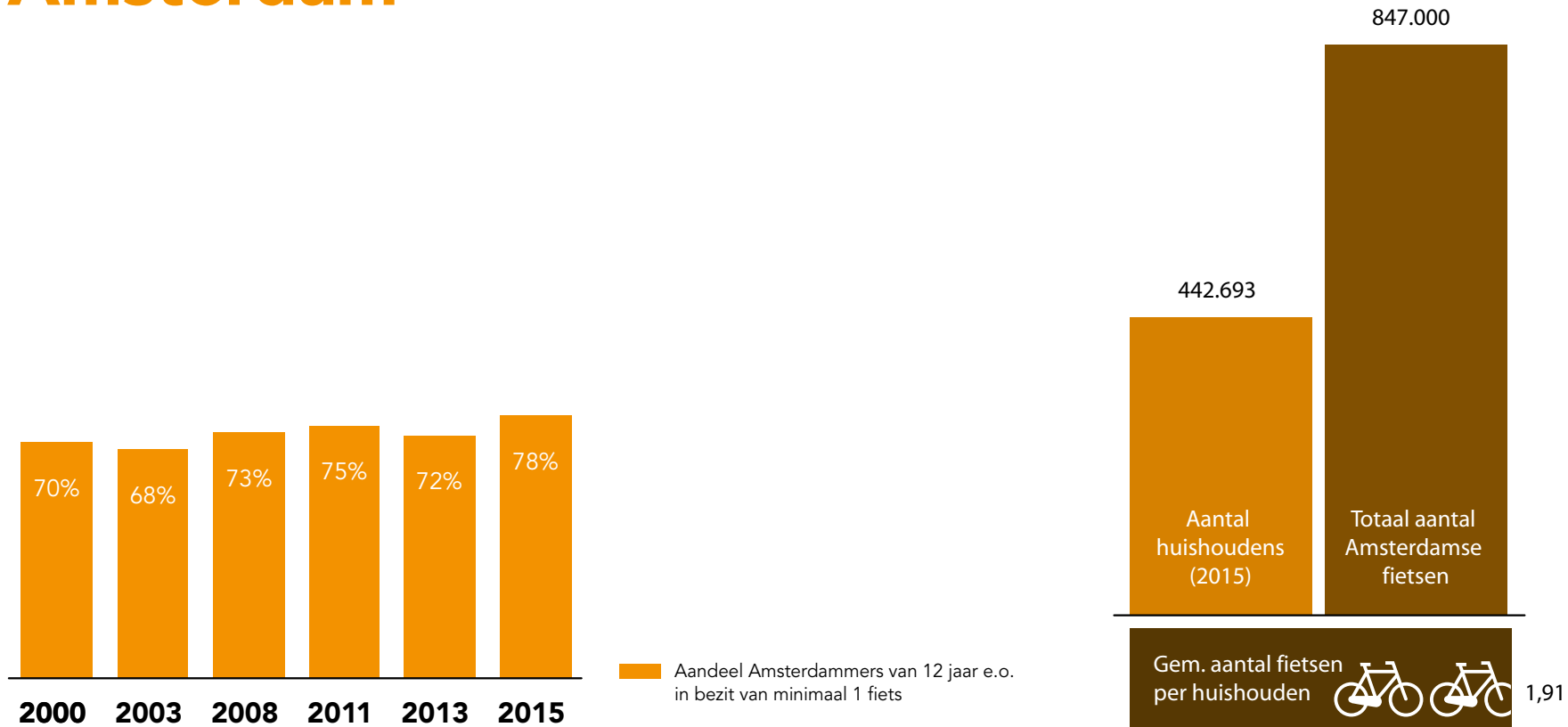
↳ Aantal personenauto's in Amsterdam 2004-2015 (excl. leaseauto's)

Bron: OVIN, 2015; CBS, 2004-2015

Met de groei van het aantal inwoners nam ook het aantal auto's (exclusief leaseauto's) in de stad jarenlang toe. In 2015 is echter sprake van een lichte

daling. Het percentage autobezitters is gedaald tot 25%, onder jongeren is de daling het grootst.

Fietsbezit stijgt, in 2015 zijn er 847.000 fietsen in Amsterdam

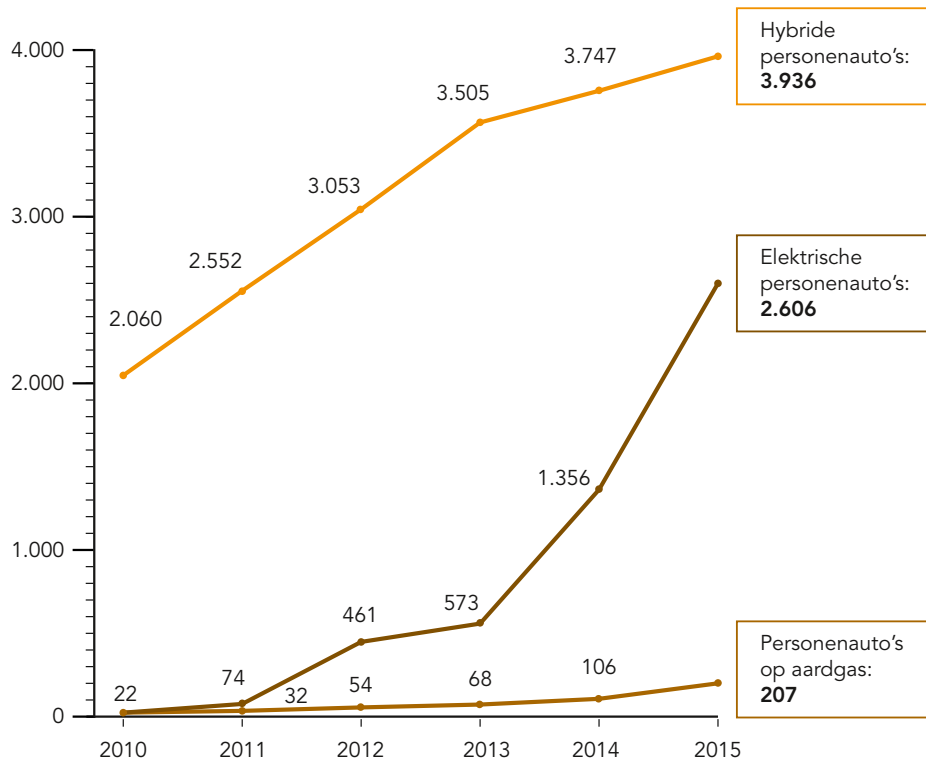


↳ Ontwikkeling fietsbezit onder Amsterdammers, 2000-2015

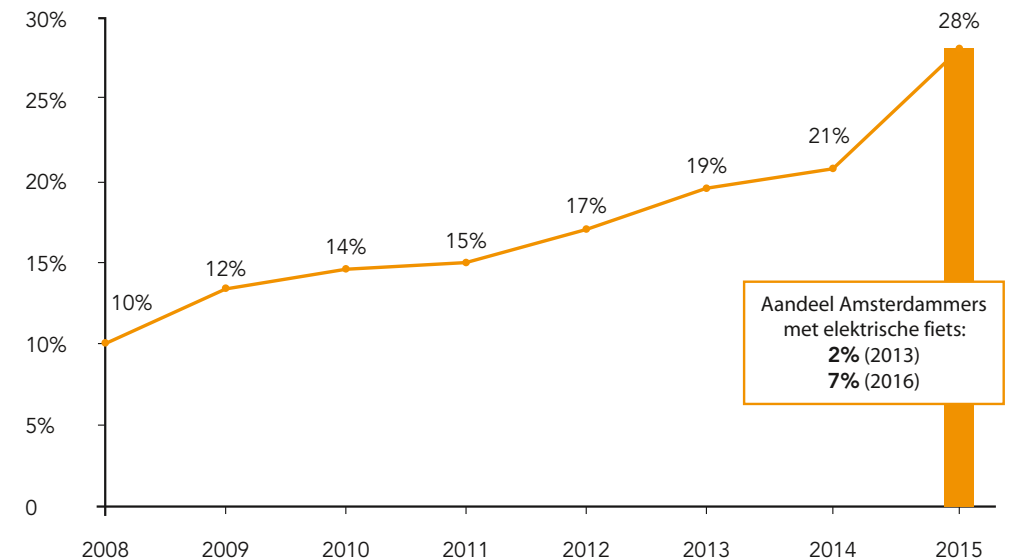
Bron: OVIN, 2015

Amsterdam is een fietsstad. Dat blijkt bijvoorbeeld uit het feit dat er in 2015 meer fietsen dan inwoners in Amsterdam zijn. Het gemiddeld aantal fietsen per huishouden is 1,9 in 2015.

Groeiend bezit van hybride en elektrische vervoermiddelen



↳ Aantal milieuvriendelijke auto's in bezit van Amsterdammers, 2010-2015



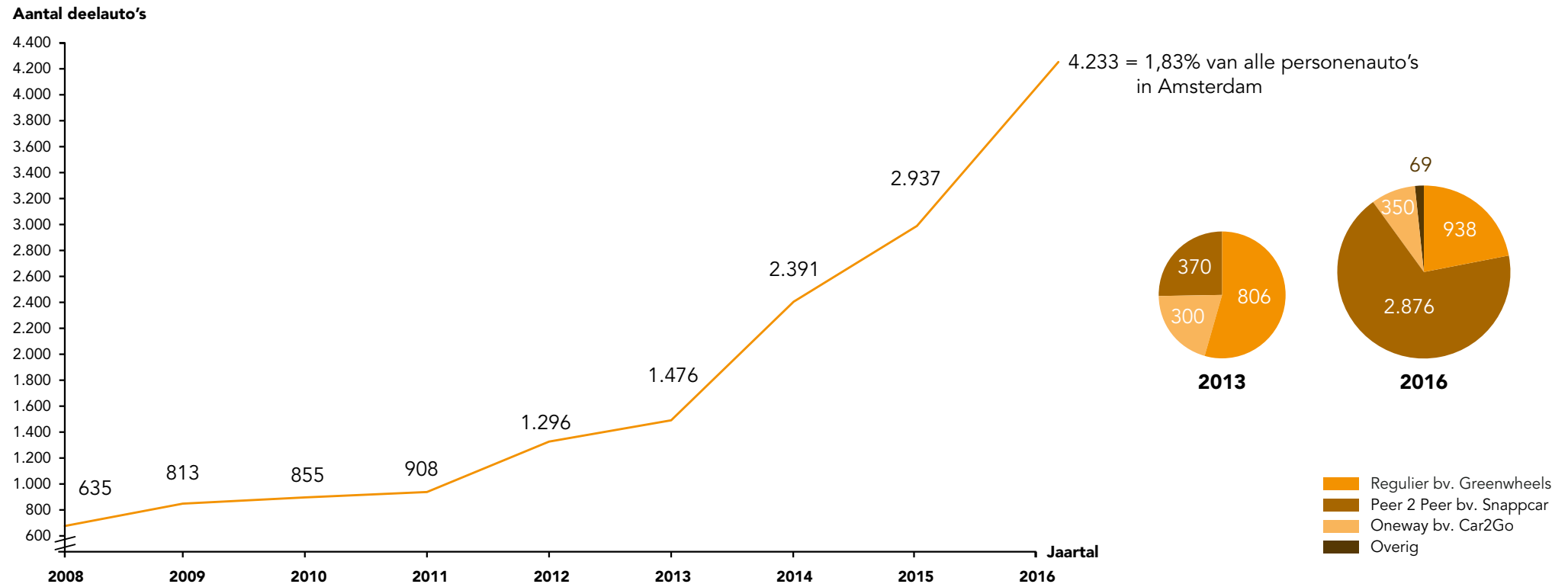
↳ Aandeel elektrische fietsen van verkochte fietsen in Nederland, 2008-2015

Bron: CBS; RAI/BOVAG/CBS/GfK; V&OR

In 2015 is het aantal elektrische auto's in Amsterdam met 2.600 verdubbeld ten opzichte van een jaar eerder. Ook het bezit van elektrische fietsen groeit: 7% van de Amsterdammers bezit er een.

Op het totale auto- en fietsbezit zijn dat nog verwaarloosbare hoeveelheden, maar de groei van het aantal elektrische vervoermiddelen is de laatste paar jaar onmiskenbaar.

Sterke groei deelauto's, maar nog laag aandeel op totaal aantal auto's

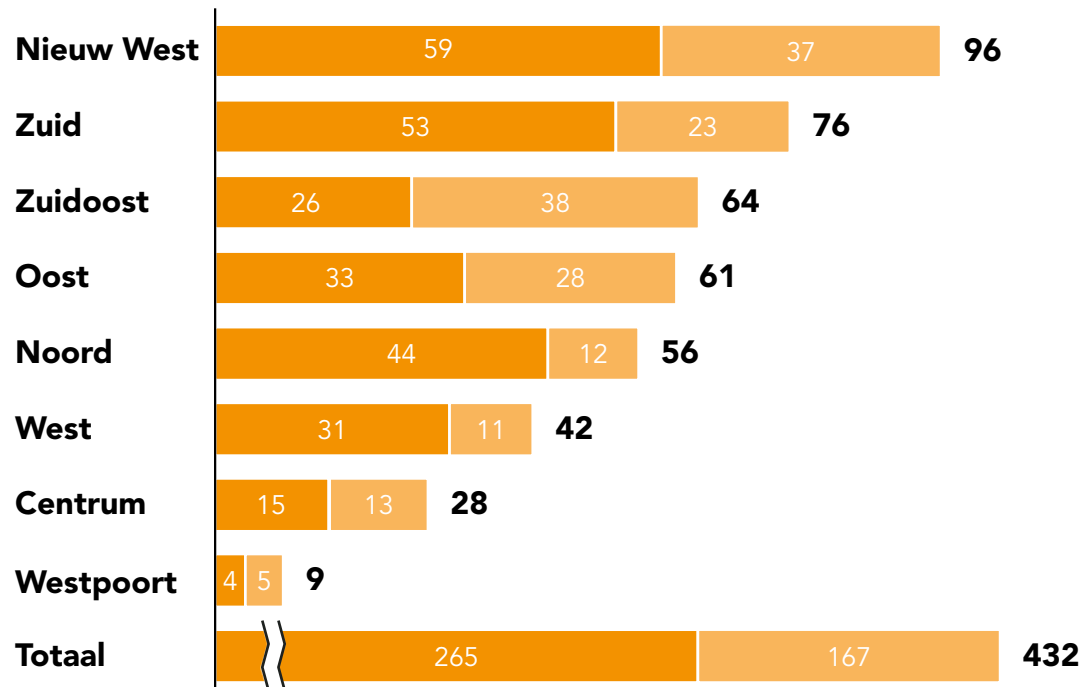


↳ Aantal deelauto's in Amsterdam, uitgesplitst naar type, 2008-2016

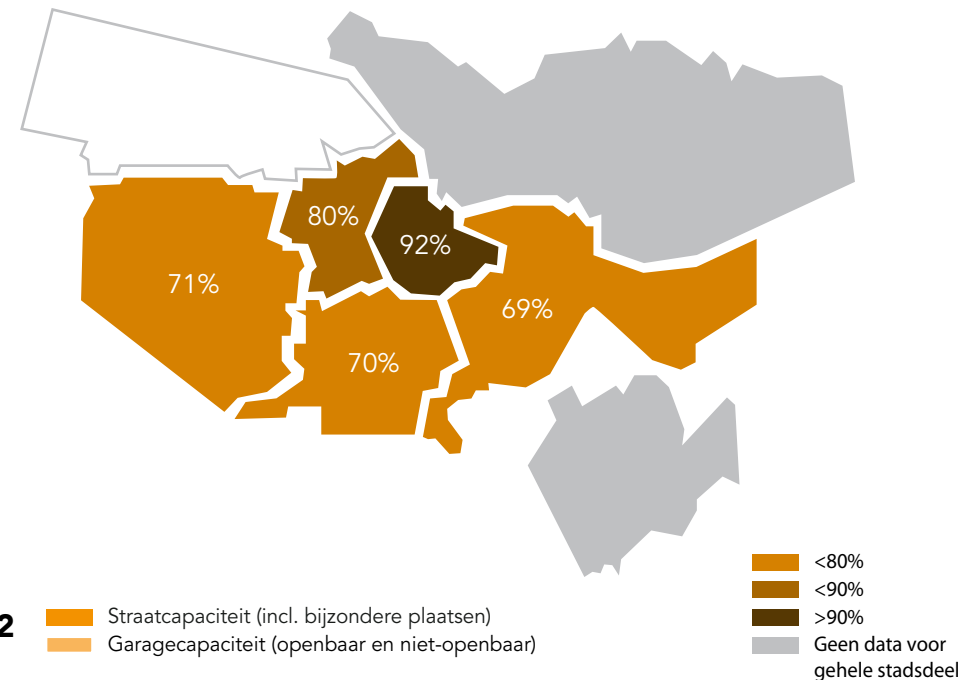
Bron: CROW/KPVV, 2016

Het aantal deelauto's in Amsterdam stijgt nog steeds. Met name het aanbod van particuliere auto's via websites van deelinitiatieven als Snappcar neemt de laatste jaren sterk toe.

Meeste parkeerplaatsen in Nieuw-West; hoogste bezetting in Centrum



↳ Aantal parkeerplaatsen in Amsterdam (x1.000, 2015)



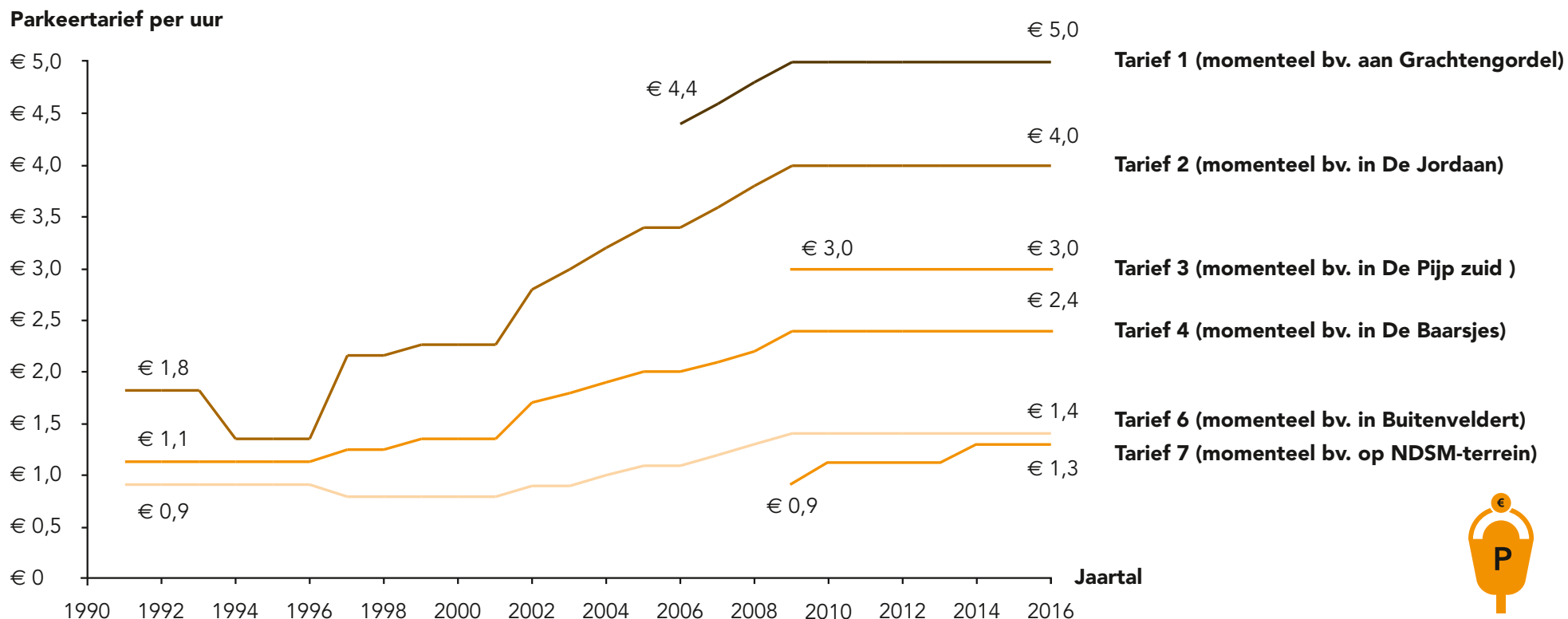
↳ Gemiddelde bezettingsgraad straatparkeerplaatsen doordeweekse avond/nacht voor gehele stadsdeel (2014)

Bron: V&OR; Kadaster, 2015

In stadsdeel Centrum is de parkeerdruk het hoogst. Van de 15.000 straatparkeerplaatsen in dit gebied is 92% 's avonds en 's nachts bezet. In meerdere buurten in het Centrum loopt de bezettingsgraad op tot 100%. In de

overige stadsdelen is de gemiddelde parkeerdruk voor het hele stadsdeel lager, maar in diverse buurten in West en Zuid is de parkeerdruk vergelijkbaar met die in stadsdeel Centrum.

Parkeertarieven sinds 2009 gelijk gebleven



↳ Ontwikkeling tarieven straatparkeren per uur voor niet-vergunninghouders, 1990-2016

Bron: V&OR

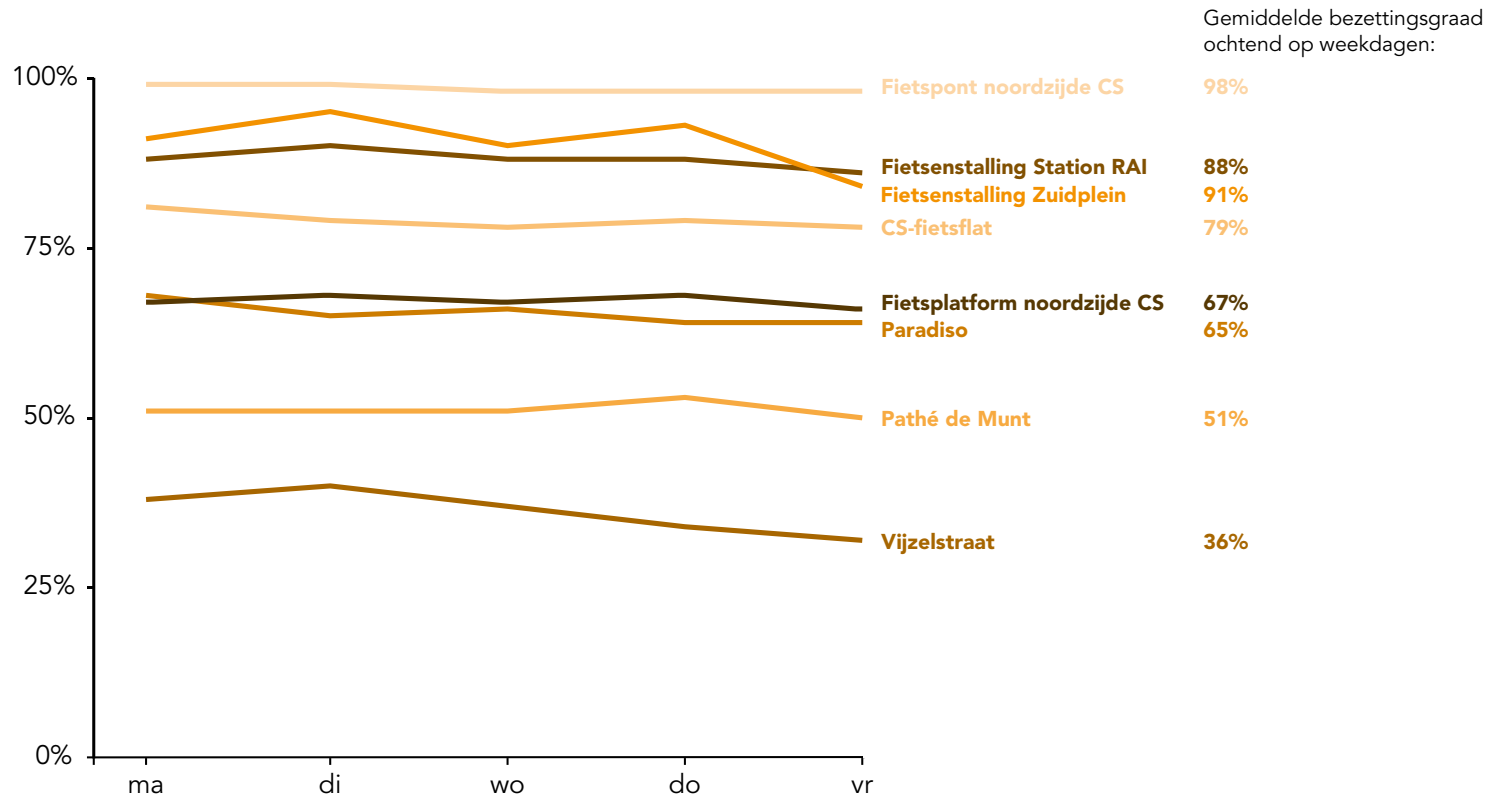
Op veel plekken in Amsterdam moet betaald worden voor parkeren. Tot 2009 is de prijs voor een uur parkeren toegenomen. Ook het gebied waar sprake is van betaald parkeren is in de loop der jaren uitgebreid. Vanaf 2009 zijn de parkeerkosten

voor de verschillende tarieven gelijk gebleven. Wel is er een aantal gebieden in de stad waar sindsdien een hoger tarief geldt. Het duurste parkeerkaartje in de stad (voornamelijk in het Centrum) is 5 euro per uur. Ter vergelijking: een

bewonervergunninghouder in het Centrum betaalt gemiddeld 10 cent per uur (tijdens de uren waar het fiscale regime geldt). Er zijn enkele straten in Amsterdam waar voor bezoekersparkeren ook een 10 cent regime geldt.



Bezettingsgraad fietsparkeren in de ochtend het hoogst rondom stations



↳ Bezettingsgraad gemeentelijke fietsenstallingen in de ochtend, eerste half jaar 2016

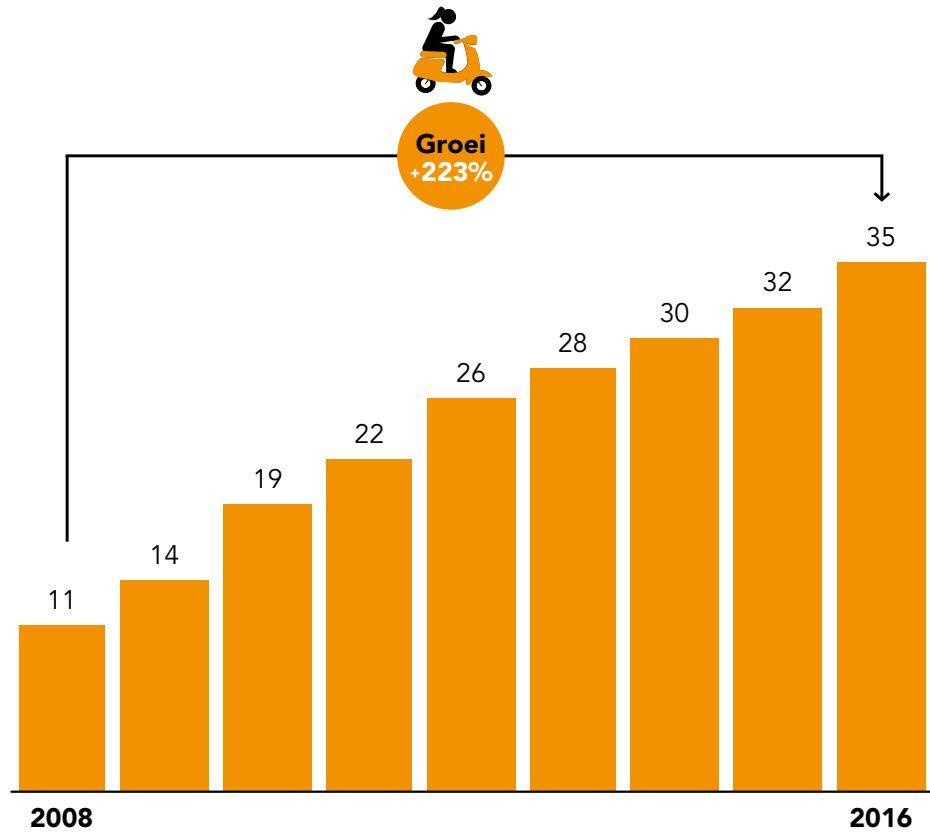
Bron: V&OR, 2016

In bijna de hele stad wordt op treinstations en metrohaltes het fietsparkeeraanbod intensief gebruikt. In de ochtend is de hoogste bezetting gemeten op de Fietspont bij het Centraal Station met een bijna-volledige bezetting.

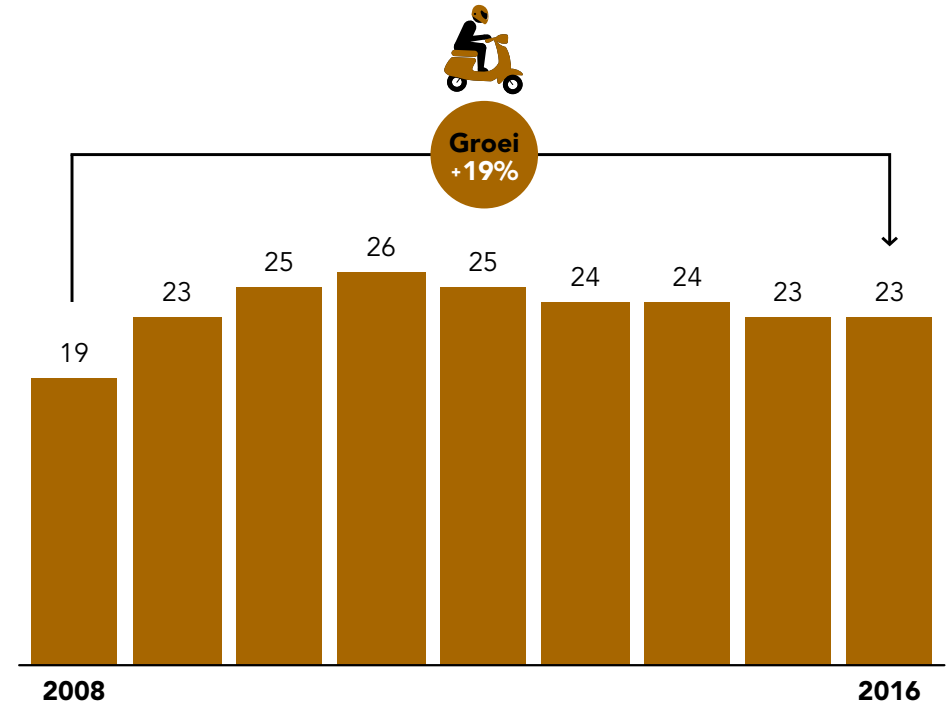
Ook de fietsflat voor het Centraal Station wordt goed gebruikt. Minder vol is het bij de stallingen Pathé de Munt en Vijzelstraat. Dit komt vermoedelijk doordat deze stallingen vooral in de avonduren worden gebruikt, door

bijvoorbeeld bioscoopbezoekers. Op www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/bijlagen/2016/ska-5 is een nadere verdieping van dit onderwerp te vinden.

Sterke toename van bezit snorfiets



↳ Aantal snorfietsen in bezit van Amsterdammers 2008-2016, (x1.000)



↳ Aantal bromfietsen in bezit van Amsterdammers 2008-2016, (x1.000)

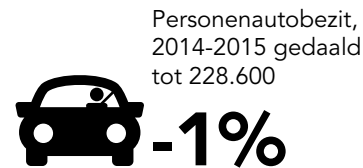
Bron: CBS, 2016

De snorfiets is populair. Sinds 2008 is het aantal snorfietsen in de stad verdrievoudigd. Het aantal bromfietsen neemt sinds 2012 licht af, en het

snorfietsbezit stijgt veel sneller. In 2016 zijn er in totaal 58.000 brom- en snorfietsen in bezit van Amsterdammers.

Samenvatting Aanbod

- Het autobezit neemt niet langer toe en steeds minder jongeren bezitten een auto.



- Het fietsbezit stijgt.



- De groei van het aantal hybride en elektrische auto's en fietsen zet door.



- Ook aanbod van deelauto's neemt toe, maar heeft nog een laag aandeel.



- Meer snorfietsen, hetzelfde aantal bromfietsen.





Gebruik

Het gebruik van het aanwezige vervoersaanbod in de stad.



Inhoudsopgave **Gebruik**

Overzicht mobiliteitsgedrag per doelgroep	43
Aantal verplaatsingen en kilometers	44
Aantal verplaatsingen per dag	45
Verplaatsingen per vervoerwijze	46
Verplaatsingen Amsterdammers	47
Verplaatsingen bezoekers	48
Verplaatsingen toeristen	49
Modal split per stadsdeel	50
Groei fietsverkeer per stadsdeel	51
Mobiliteitsgedrag per leeftijdsgroep	52
Mobiliteitsgedrag per opleidingsniveau en verplaatsingsmotief	53
Mobiliteitsgedrag per opleidingsniveau en stadsdeel	54
Herkomstprovincie Nederlandse bezoekers aan Amsterdam	55
Aantal forensen naar Amsterdam	56



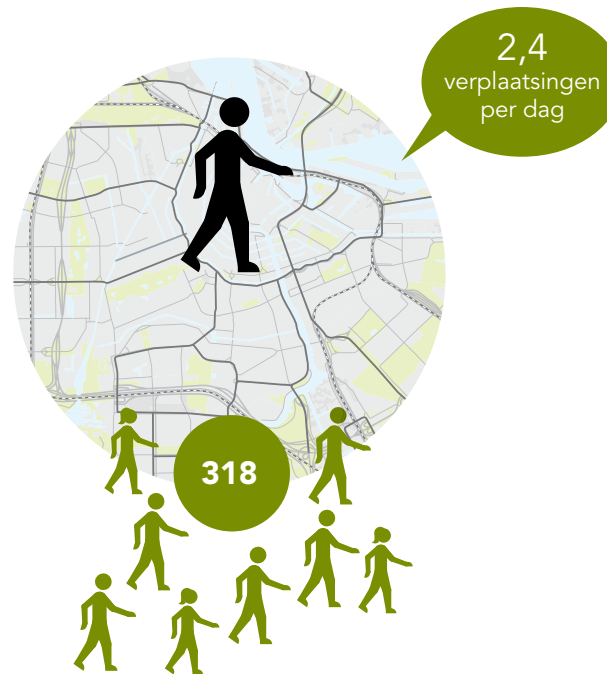
Inhoudsopgave **Gebruik**

Aantal forensen vanuit Amsterdam	57
Verplaatsingen per modaliteit per uur van de dag	58
Verplaatsingen per motief per uur van de dag	59
Bezoekersverkeer per tijdsperiode	60
Verkeersintensiteit A10	61
P+R-gebruik	62
Aantal in- en uitstappers per treinstation	63
Aantal reizigers lokaal OV	64
Reizigersopbrengsten en exploitatiesubsidie GVB	65
Pontgebruik	66
Aantal halterende touringcars	67
Aantal taxi's met vergunning	68
Aantal vrachtauto's	69
Passanten winkelgebieden	70
Samenvatting Gebruik	71

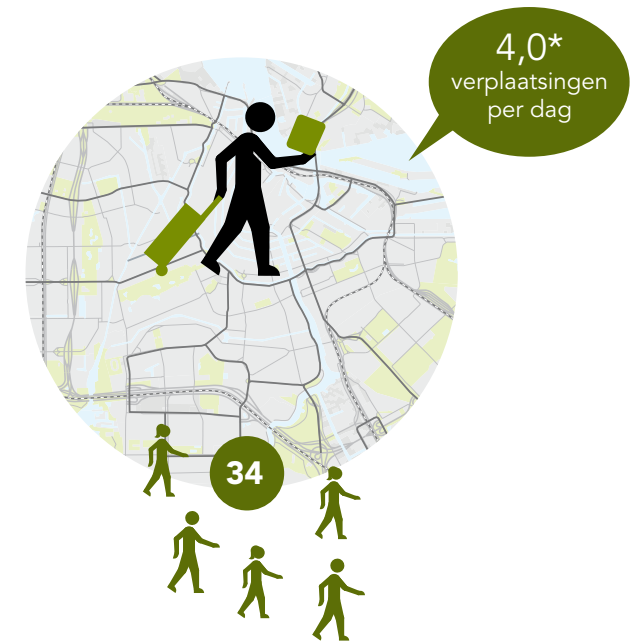
Meeste verplaatsingen in Amsterdam door bewoners



↳ Aantal Amsterdammers 12 jaar e.o. (x1.000), 2015



↳ Aantal bezoekers in Amsterdam (x1.000), gemiddelde werkdag 2015



↳ Aantal toeristen in Amsterdam (x1.000), gemiddelde werkdag 2015
*inschatting V&OR

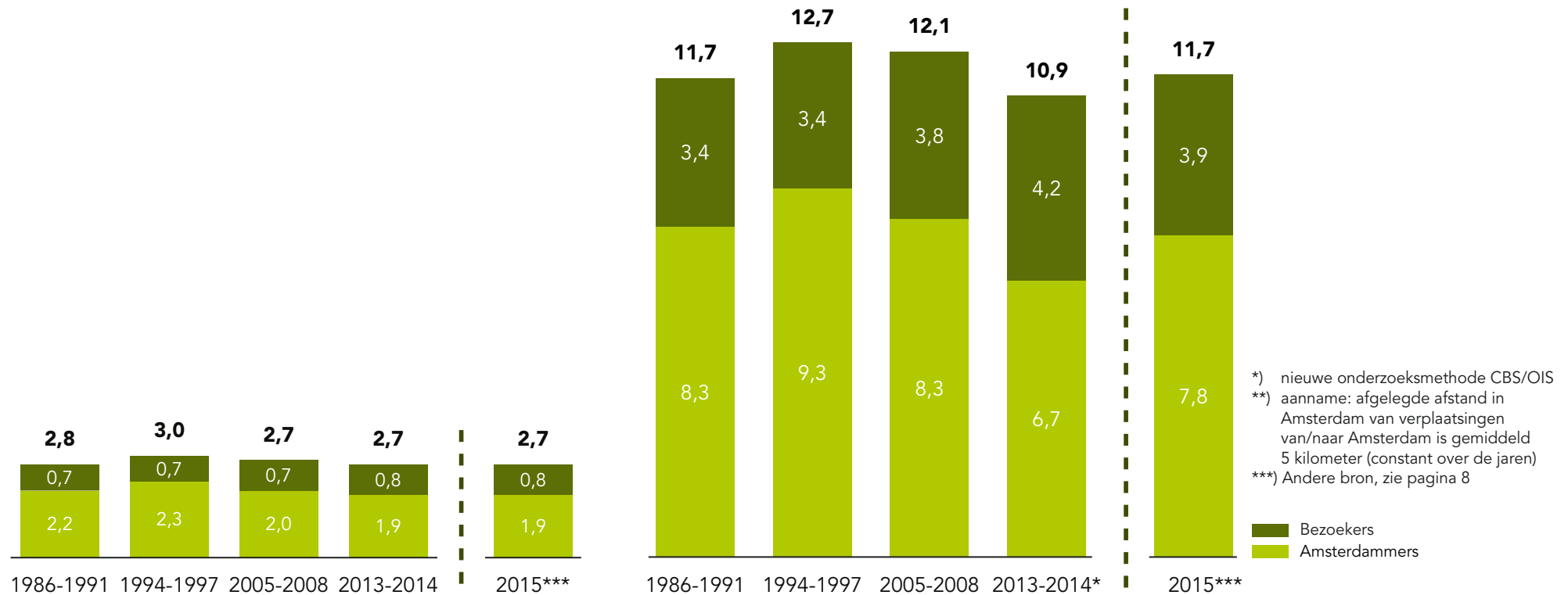
Bron: CBS, 2015; Amsterdam Marketing, 2015

In het straatbeeld van Amsterdam verplaatsen zich drie groepen: bewoners, Nederlandse bezoekers en buitenlandse toeristen. Op een gemiddelde werkdag maken de bewoners (van 12 jaar en ouder)

1,9 miljoen verplaatsingen, de bezoekers circa 800.000 en de toeristen een kleine 140.000. Hieruit blijkt dat voor de stad als geheel bewoners dominant zijn in het Amsterdams verkeerssysteem. In bepaalde

gebieden en op bepaalde tijden kunnen andere doelgroepen de overhand hebben (zoals toeristen op bepaalde plekken in het centrum).

In 2015 werden er binnen Amsterdam op een werkdag circa 12 miljoen kilometers afgelegd



↳ Aantal verplaatsingen in Amsterdam (in miljoenen) per werkdag naar periode (excl. toeristen)

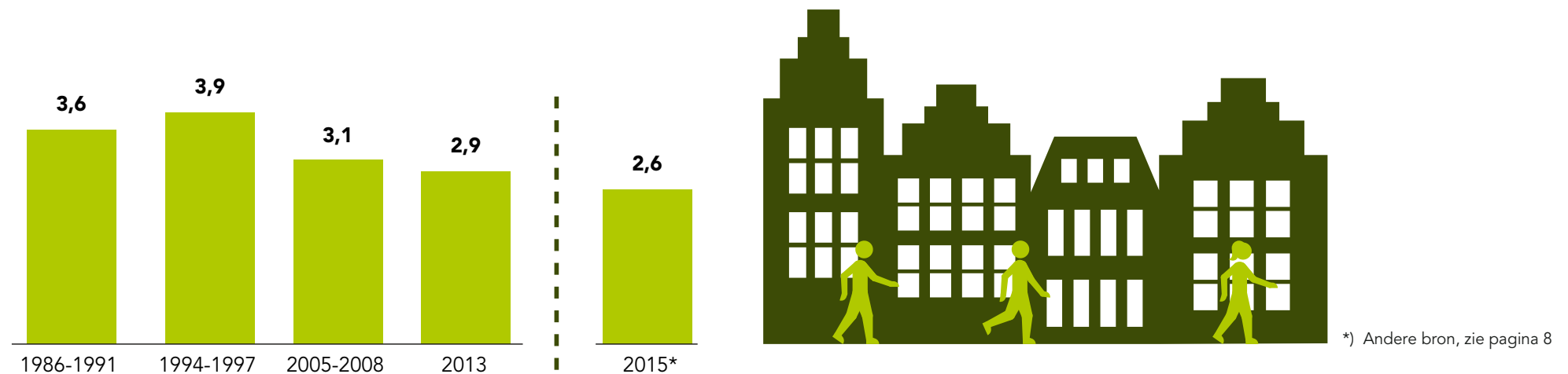
↳ Afgelegde afstand in Amsterdam** (km, in miljoenen) per werkdag naar periode (excl. toeristen)

Bron: V&OR, 1986-2014; CBS, 1986-2015

Het aantal inwoners en het aantal werkenden in Amsterdam groeit de laatste jaren gestaag. Opvallend is dat het aantal verplaatsingen naar en in Amsterdam en het aantal afgelegde kilometers binnen de stad ongeveer gelijk blijft. Toeristen

zijn in deze aantallen niet meegenomen, aangezien cijfers over een langere periode hierover ontbreken.

Amsterdammers maakten in 2015 gemiddeld 2,6 verplaatsingen per werkdag



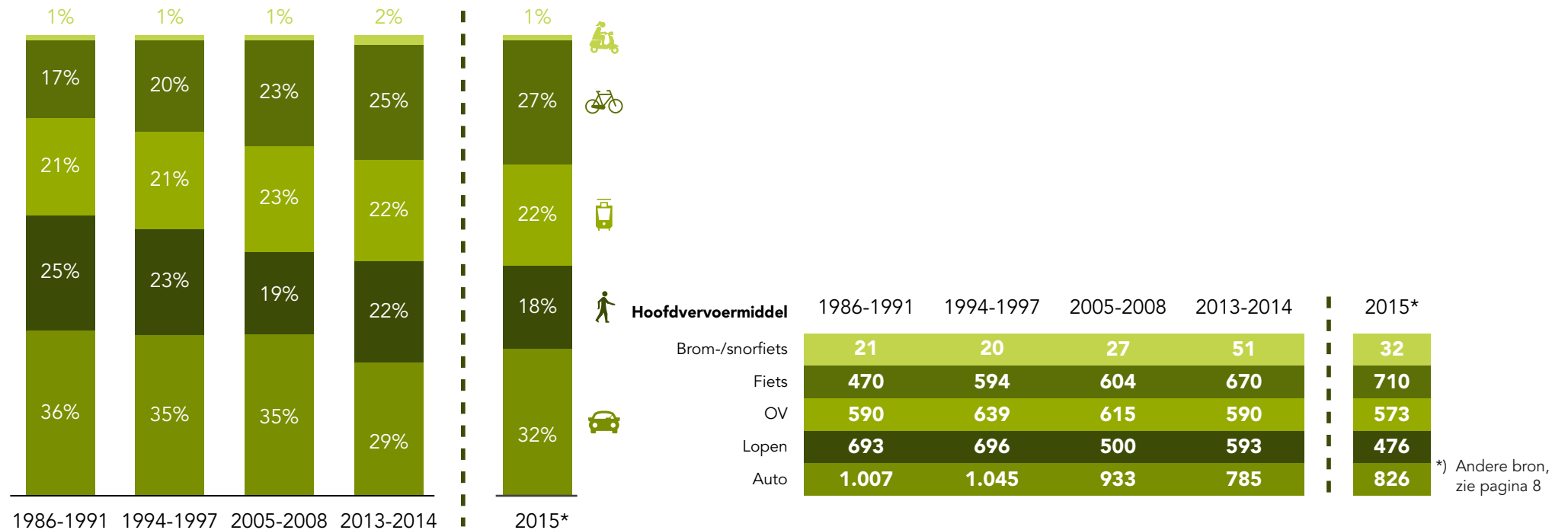
↳ Gemiddeld aantal verplaatsingen per Amsterdammer per werkdag, 1986-2015

Bron: V&OR, 1986-2013; CBS, 2015

Ondanks een groei van het aantal inwoners is het aantal verplaatsingen door Amsterdammers sinds 1994 niet gestegen. Dit hangt samen met de afname van het

gemiddeld aantal verplaatsingen per Amsterdammer per werkdag. In 2015 was dit 2,6 terwijl dit in 1994 nog gemiddeld 3,9 verplaatsingen per dag was.

De meeste verplaatsingen in Amsterdam in 2015 zijn per auto



↳ Aantal verplaatsingen (x 1.000) van/naar/binnen Amsterdam (door bewoners en bezoekers, excl. toeristen) per werkdag naar vervoermiddel, 1986-2015

↳ Aantallen verplaatsingen (x1.000) van/naar/binnen Amsterdam (door bewoners en bezoekers, excl. toeristen) per werkdag

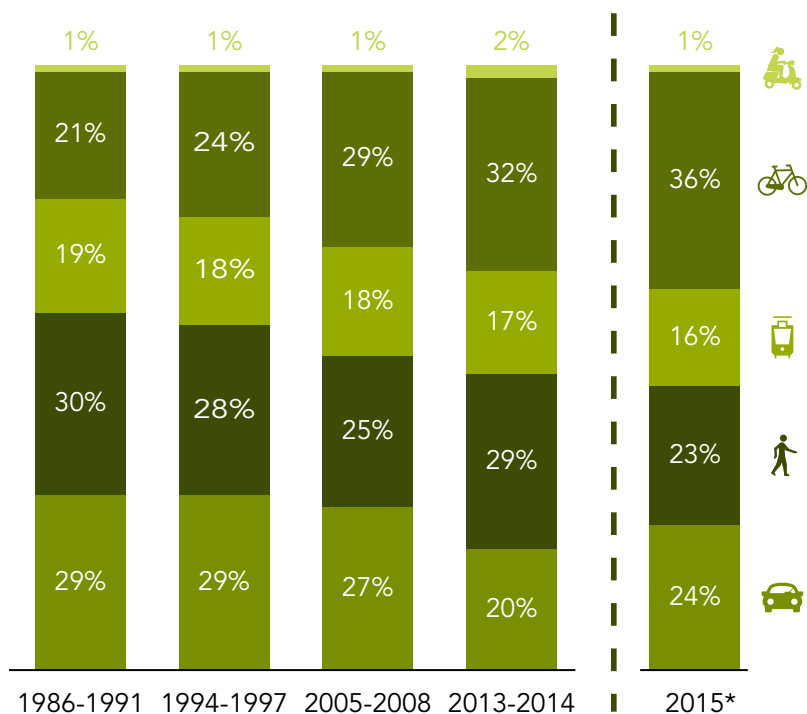
Bron: V&OR, 1986-2014; CBS, 1986-2015

Het aantal autoverplaatsingen is sinds de jaren '90 sterk afgenomen. Het fietsgebruik is daarentegen in de afgelopen 25 jaar met ruim 50% gegroeid. Het aantal OV-verplaatsingen (trein en lokaal OV) laat sinds eind jaren '90 een lichte afname zien.

Verplaatsingen van toeristen en fietsritten van en naar het station zijn niet in deze cijfers meegenomen.

*) Andere bron, zie pagina 8

Amsterdammers gebruiken in 2015 de fiets het meest



Hoofdvervoermiddel	1986-1991	1994-1997	2005-2008	2013-2014	2015*
Brom-/snorfiets	17	18	23	46	24
Fiets	447	566	573	609	666
OV	403	420	352	319	301
Lopen	640	649	478	547	433
Auto	622	669	521	385	440

↳ Model split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

↳ Aantallen verplaatsingen (x1.000) van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

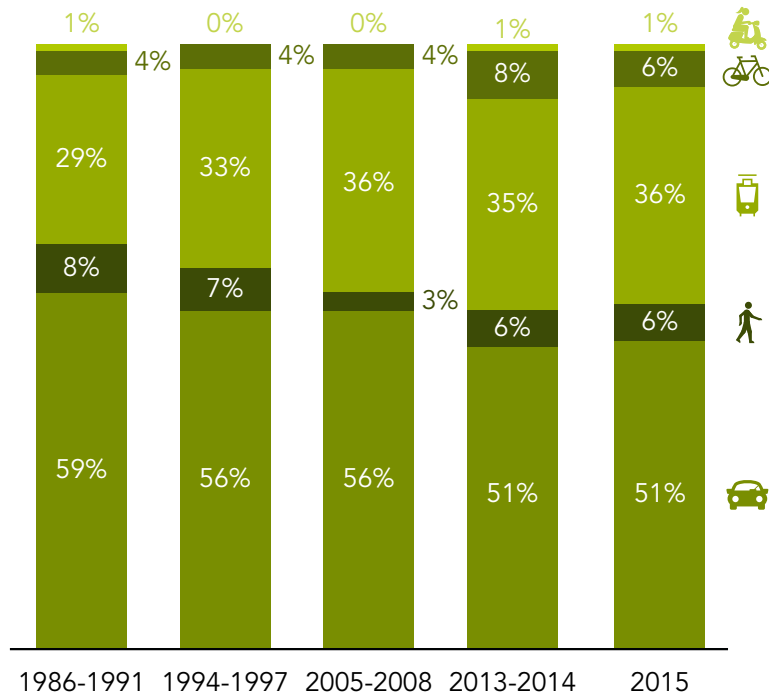
Bron: V&OR, 1986-2014; CBS, 2015

Begin jaren '90 maakten Amsterdammers nog ruim 620.000 autoverplaatsingen per dag. Nu is dat gedaald tot 440.000 per dag. Het gebruik van de fiets en het OV was begin jaren '90 gelijk. Sindsdien heeft het fietsgebruik een vlucht genomen en

gebruiken de Amsterdammers minder het OV. Het bromfiets- en snorfietsbezit is toegenomen, maar het gebruik is ten opzichte van 2013/2014 iets gedaald. Het aandeel brom-/snorfietsen in de modal split in 2015 is 1%.

*) Andere bron, zie pagina 8

Groei OV-gebruik door Nederlandse bezoekers vlakkt af, auto blijft nummer één



Hoofdvervoermiddel	1986-1991	1994-1997	2005-2008	2013-2014	2015
Brom-/snorfiets	4	3	4	5	7
Fiets	23	28	31	61	44
OV	187	219	262	271	272
Lopen	53	47	22	46	43
Auto	385	376	412	400	385

↳ Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door Nederlandse bezoekers (excl. toeristen) per werkdag

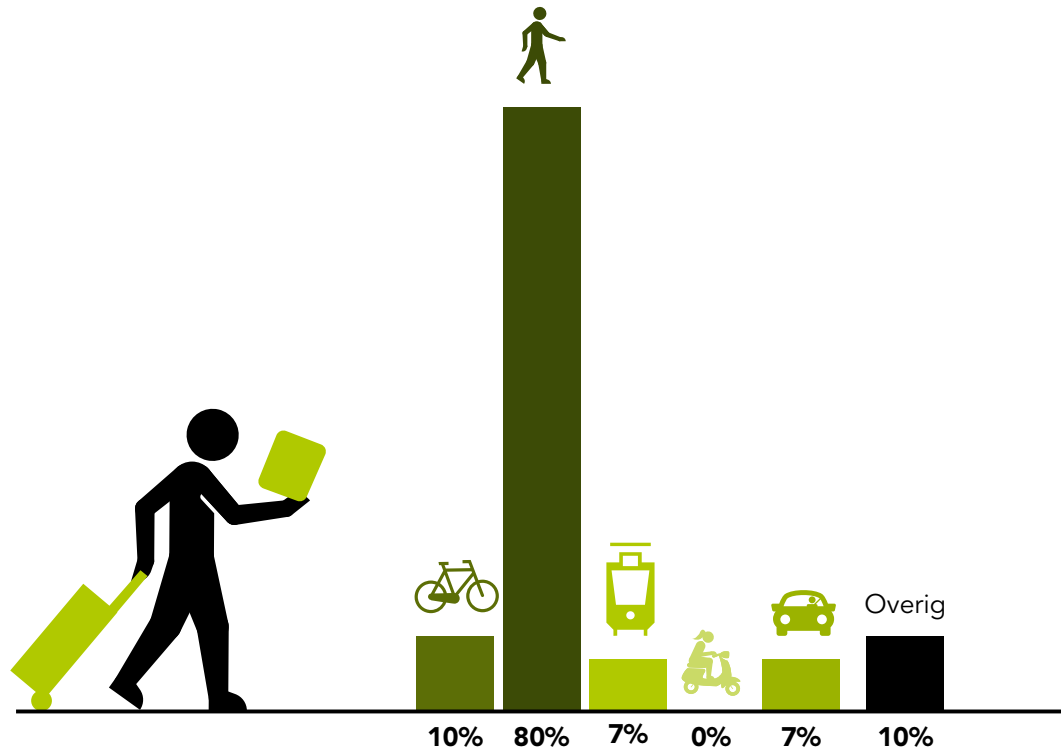
↳ Aantal verplaatsingen (x1.000) van/naar/binnen Amsterdam door Nederlandse bezoekers (excl. toeristen) per werkdag

Bron: CBS, 1986-2015

In de afgelopen 25 jaar is het autogebruik door bezoekers ongeveer constant gebleven. De groei van het OV-gebruik is de laatste paar jaar afgenomen.

Het fietsgebruik in Amsterdam door Nederlandse bezoekers is gestegen naar 6% van het totaal aantal verplaatsingen, maar gedaald ten opzichte van 2013/2014.

Meeste toeristen verplaatsen zich lopend door Amsterdam



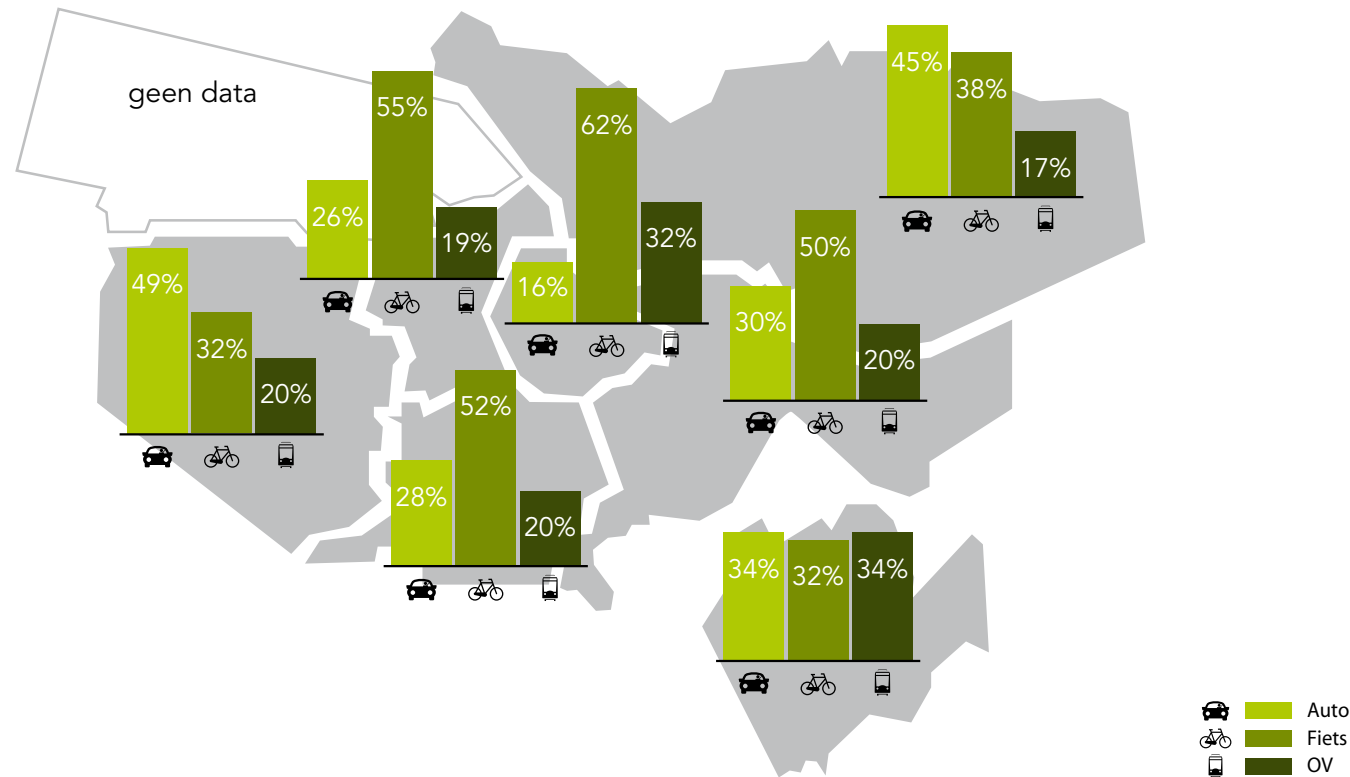
↳ Gebruikte vervoerwijzen door toeristen (meerdere antwoorden mogelijk)

Bron: IAmsterdam, 2012

Toeristen in Amsterdam verplaatsen zich op diverse manieren door de stad, maar lopen heeft de duidelijke voorkeur. Eén op de tien toeristen fietst door Amsterdam.

Op www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/bijlagen/2016/ska-3 en www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/bijlagen/2016/ska-4 is een nadere verdieping van dit onderwerp te vinden.

Bewoners in het Centrum verplaatsen zich het meest per fiets, auto wordt het meest gebruikt in Nieuw-West



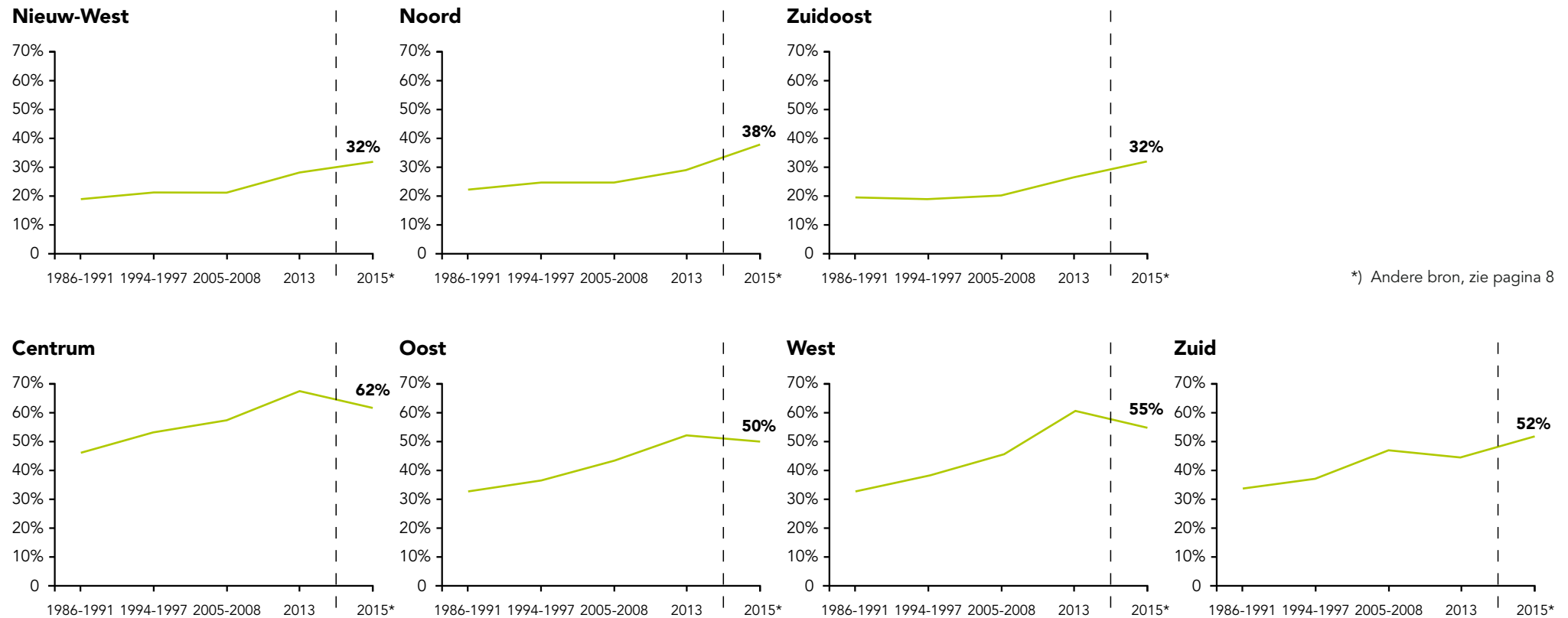
↳ Modal split per stadsdeel, 2015, % van alle verplaatsingen op werkdagen van bewoners

Bron: CBS, 2015

In de dichtstbevolkte stadsdelen is de fiets veruit het populairste vervoermiddel. Buiten de ring en in Noord, waar men voor winkels, horeca en uitgaansgelegenheden vaak wat verder moet reizen stapt men eerder in de auto of in het OV.

Op www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/bijlagen/2016/ska-2 is een nadere verdieping van dit onderwerp te vinden.

Het aandeel fiets is in de stadsdelen binnen de Ring in 2015 het hoogst



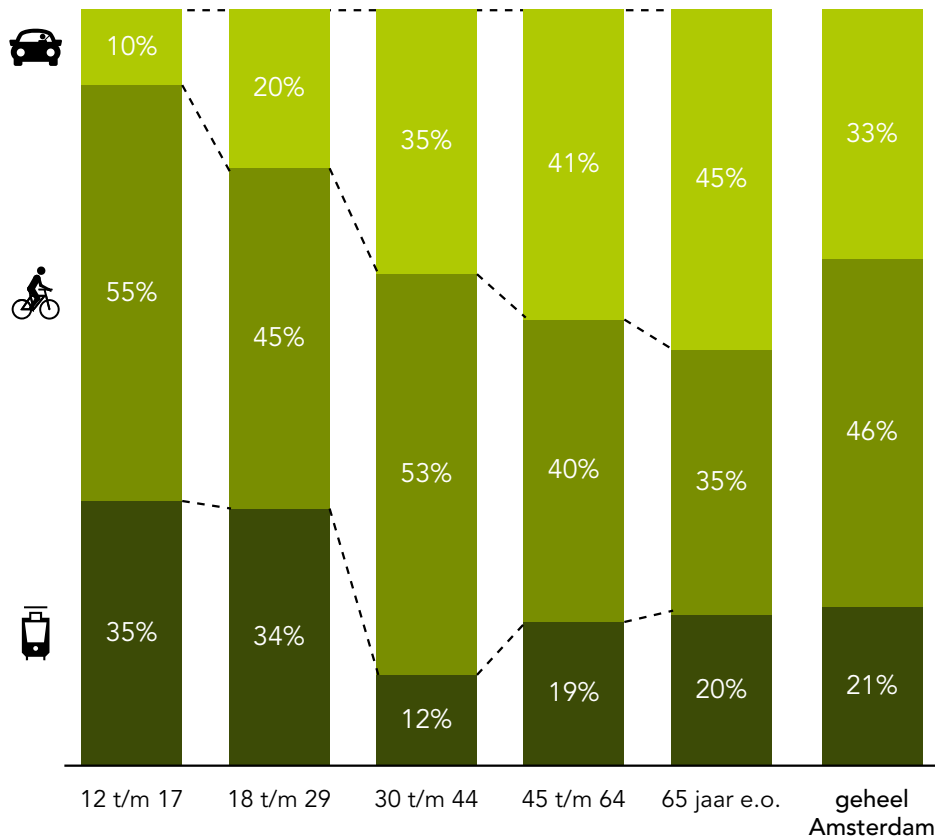
*) Andere bron, zie pagina 8

↳ % fiets in modal split 2015 per stadsdeel, % van alle auto-, OV- en fietsverplaatsingen op werkdagen van inwoners (ongedacht herkomst/bestemming verplaatsingen)

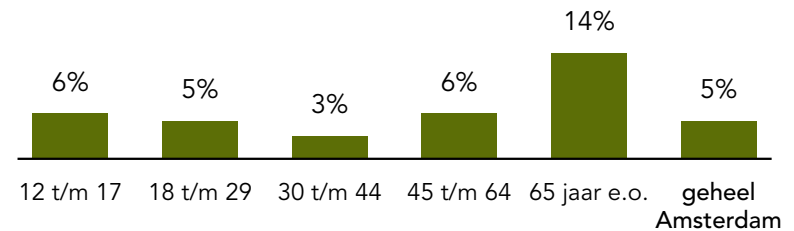
Bron: V&OR, 1986-2014; CBS, 2015

Het aandeel fiets is in het centrum in 2015 het hoogst met 62%. In Nieuw-West en Zuidoost is het aandeel bijna de helft ten opzichte van het centrum.

Mobiliteitsgedrag varieert per leeftijdsgroep



↳ Modal split Amsterdammers per leeftijdscategorie, 2015, % van verplaatsingen

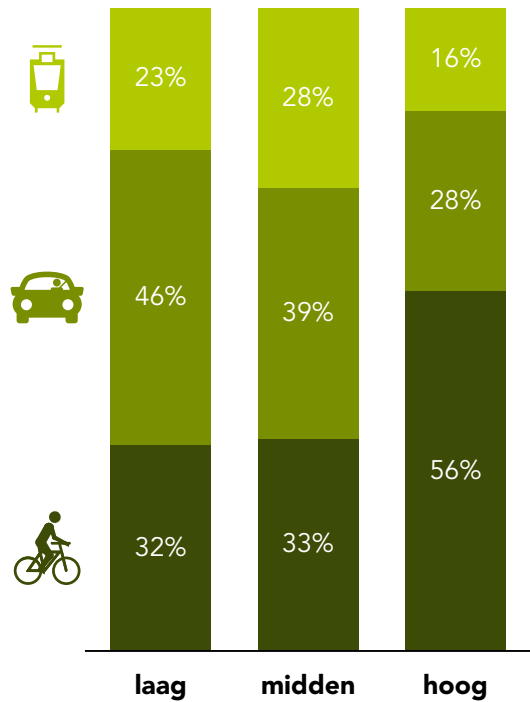


↳ Geen verplaatsingen tijdens gemiddelde werkdag, 2015, % van Amsterdammers

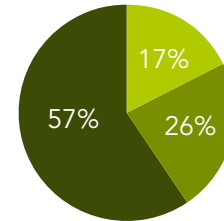
Bewoners van de stad fietsen meer dan dat ze zich per auto of met het openbaar vervoer verplaatsen. Alleen onder ouderen is het aandeel auto een stuk groter dan het aandeel fiets. Opvallend is dat

inwoners van boven de dertig veel minder gebruik maken van het OV dan jongere inwoners. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de OV-studentenkaart, waarover veel studerende jongeren beschikken.

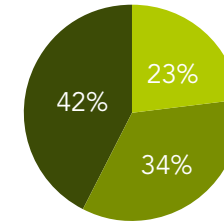
Ook opleidingsniveau en reismotief van invloed op vervoerwijzekeuze



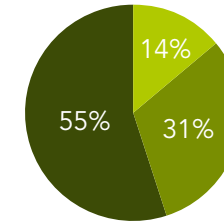
vrijtijdsbesteding



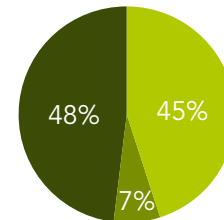
werk



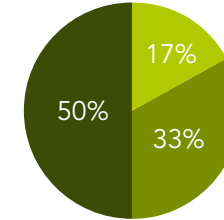
winkelen



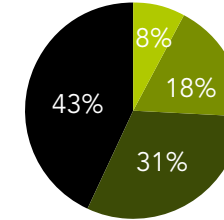
onderwijs



op bezoek bij familie/vrienden



winkelen incl. lopen



■ OV
■ Auto
■ Fiets
■ Lopen

↳ Karakteristieke verplaatsingen door Amsterdammers van 18 jaar en ouder, 2015. Modal split per opleidingsniveau, % van verplaatsingen

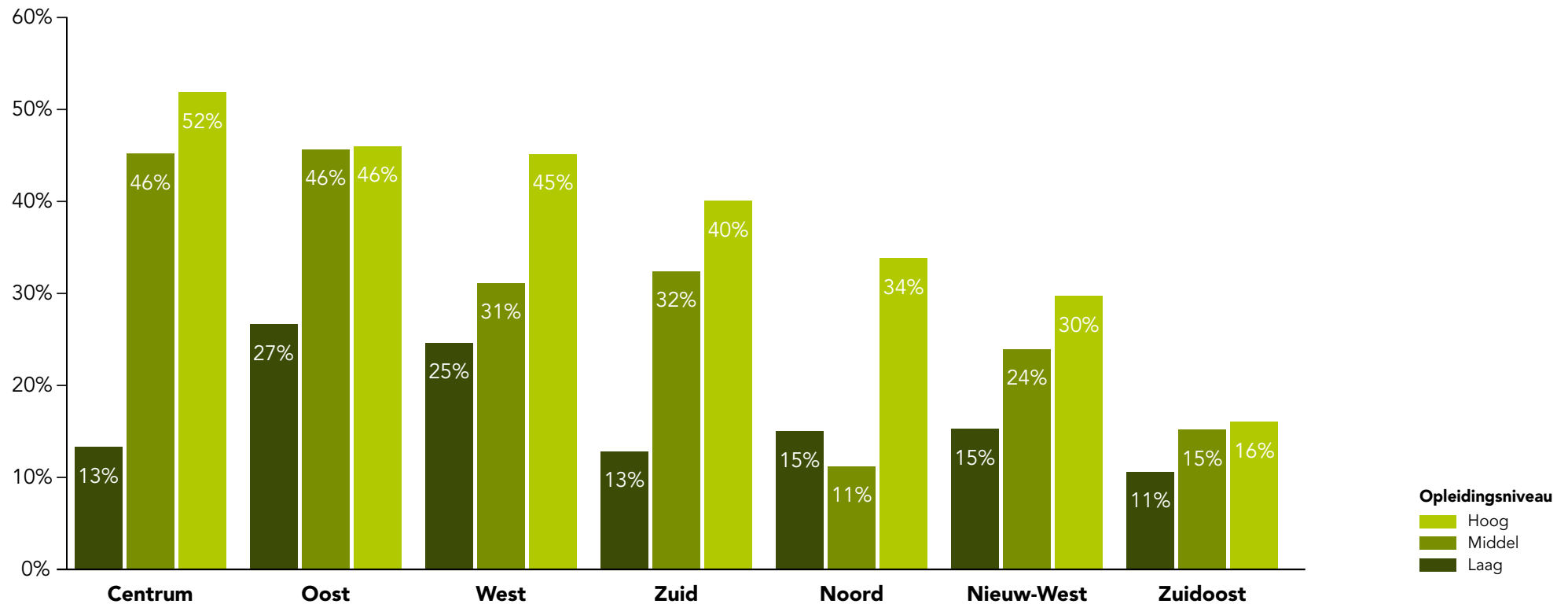
↳ Karakteristieke verplaatsingen door Amsterdammers, 2015. Modal split per verplaatsingsmotief, % van verplaatsingen

Bron: CBS, 2015

Het opleidingsniveau van de Amsterdammers is mede bepalend voor de keuze van het vervoermiddel. Opvallend is dat veel hogeropgeleiden de fiets pakken. Onder lager opgeleiden

is de auto het populairst. Met name voor het doen van boodschappen en voor activiteiten in de vrije tijd is de fiets een veelgebruikt vervoermiddel. Winkelen doet men in 43% van de gevallen lopend.

Zowel opleidingsniveau als locatie bepalend voor het fietsgebruik



↳ Aandeel fiets in de vervoerwijzekeuze (auto – OV – fiets – lopen) van Amsterdammers per opleidingsniveau (2011-2013)

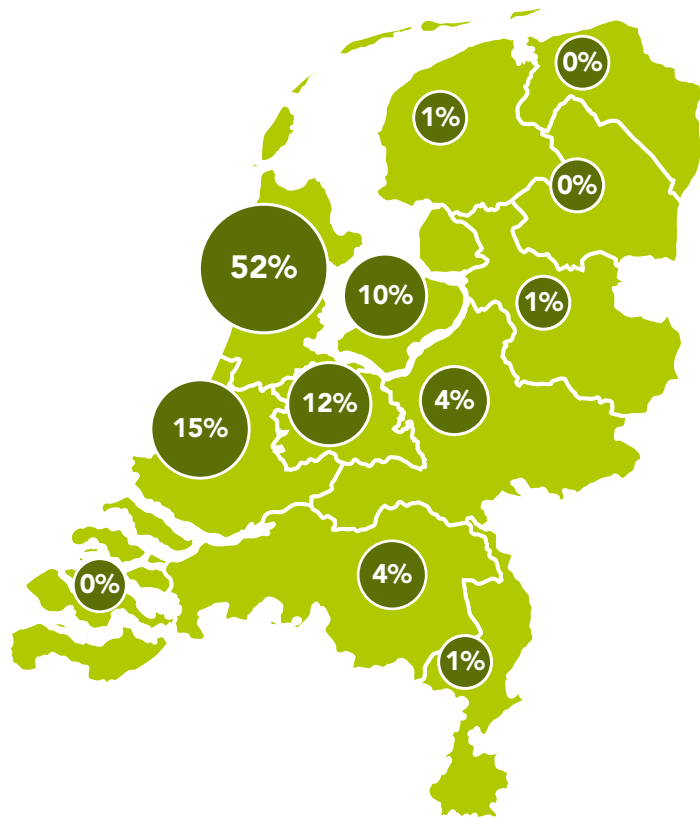
Bron: V&OR, 2011-2013

In alle stadsdelen is het opleidingsniveau van invloed op het gebruik van de fiets. Hoe hoger het opleidingsniveau, hoe groter de kans is dat er voor de fiets wordt gekozen. Het verschil

in fietsgebruik per opleidingsgroep varieert per stadsdeel. Ook de locatie is bepalend voor het gebruik van de fiets. Er zijn verschillen in het fietsgebruik tussen stadsdelen, ongeacht het

opleidingsniveau. Een hoger opgeleide woonachtig in Zuidoost fietst bijvoorbeeld gemiddeld minder vaak dan een hoger opgeleide in het centrum.

Meeste bezoekers Amsterdam afkomstig uit Noord-Holland



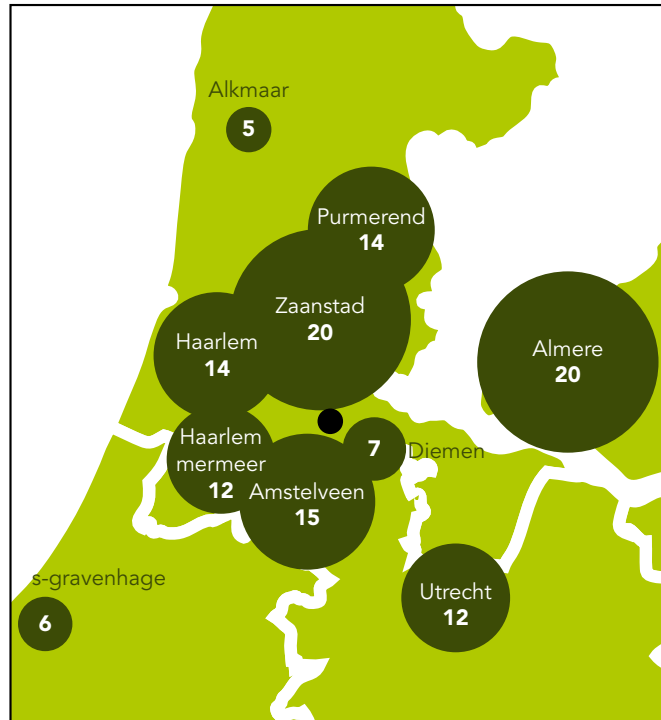
↳ Herkomstprovincie Nederlandse bezoekers (inclusief forensen) aan Amsterdam (in aandeel van alle bezoekersverplaatsingen), exclusief bewoners Amsterdam

Bron: CBS, 2015

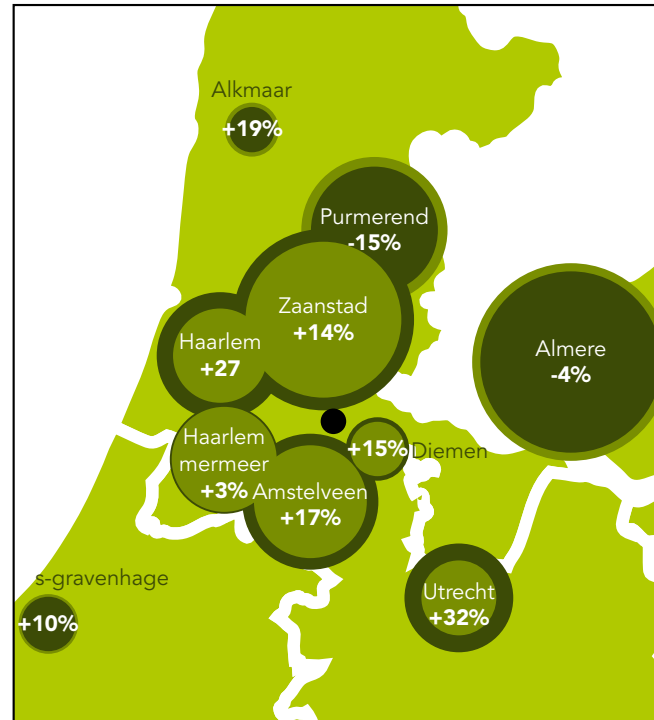
Meer dan de helft van alle bezoekers van Amsterdam, zowel dagjesmensen als forensen, komt uit Noord-Holland. De

overige bezoekers komen voornamelijk uit Zuid-Holland, gevolgd door Utrecht en Flevoland.

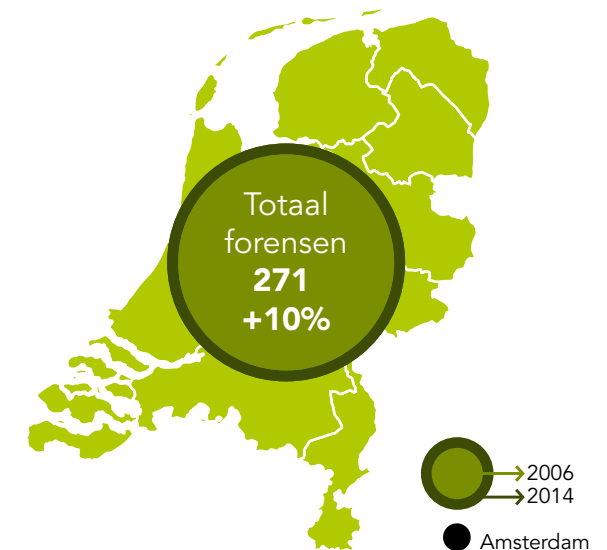
Meeste forensen uit Almere en Zaanstad, groei vanuit Utrecht en Haarlem



↳ Dagelijks aantal forensen (x 1.000) in top 10 forensensteden van Amsterdam, 2014



↳ Groei dagelijks aantal forensen 2014 ten opzichte van 2006



↳ Totaal forensen van buiten de stad (x1.000) en groei aantal 2014 ten opzichte van 2006

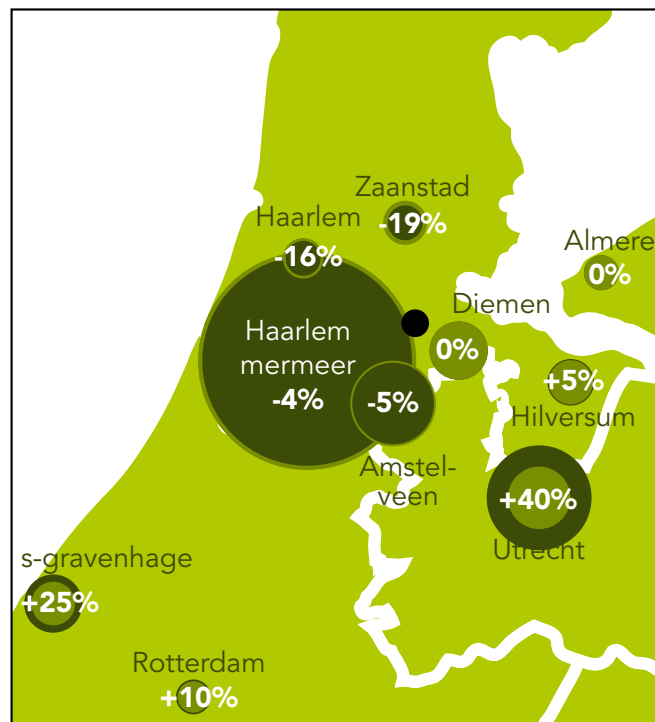
Bron: CBS, 2016

Tussen 2006 en 2014 is het aantal forensen in de stad fors gegroeid. De meeste forensen komen uit Almere en Zaanstad. Het aantal forensen vanuit Purmerend en Almere is gedaald tussen 2006 en 2014.

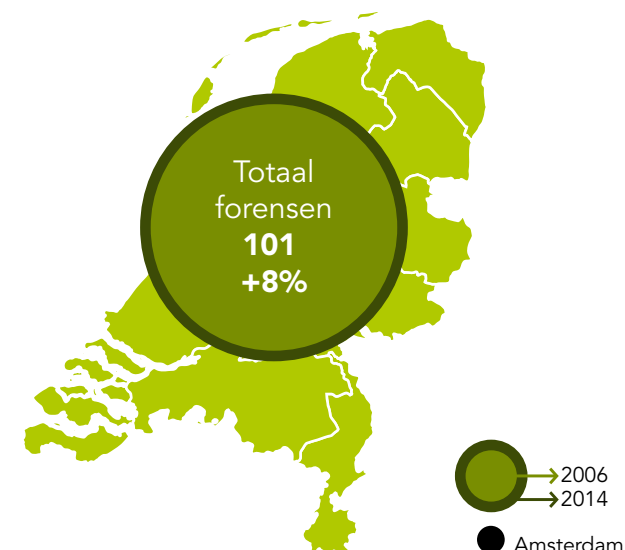
Meeste forensen vanuit Amsterdam werken in Haarlemmermeer



↳ Dagelijks aantal forensen (x 1.000) naar top 10 forensensteden vanuit Amsterdam, 2014



↳ Groei dagelijks aantal forensen vanuit Amsterdam 2014 ten opzichte van 2006



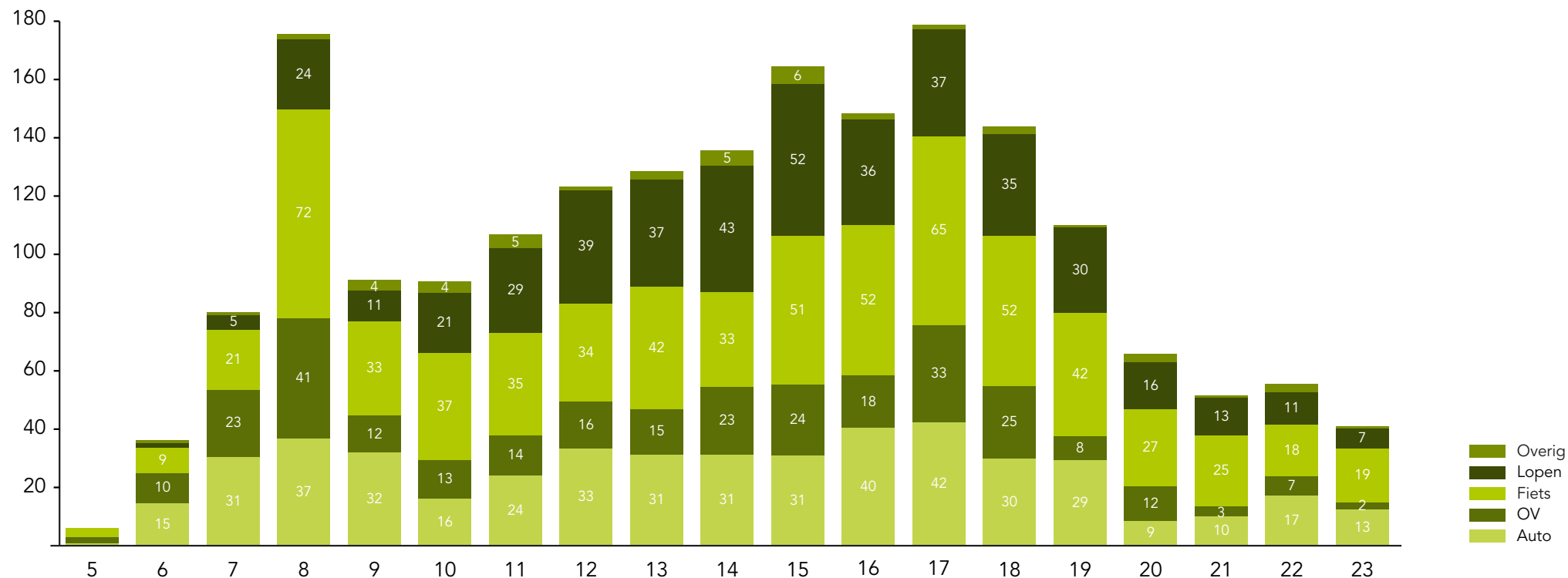
↳ Totaal forensen vanuit Amsterdam (x1.000) en groei aantal 2014 ten opzichte van 2006

Bron: CBS, 2016

Het aantal mensen dat in Amsterdam woont maar in een andere gemeente werkt, is gestegen in de periode 2006-2014. Haarlemmermeer (met de werkgelegenheid rondom Schiphol) is

de gemeente waar verreweg de meeste Amsterdamse forensen werken. Opvallend is dat er ook meer gependeld wordt naar Utrecht en Den Haag.

Tussen 8 en 9 uur worden er 72.000 verplaatsingen per fiets gemaakt door Amsterdammers



↳ Aantal verplaatsingen (x 1.000) per uur van de dag door Amsterdammers op een gemiddelde werkdag, 2015

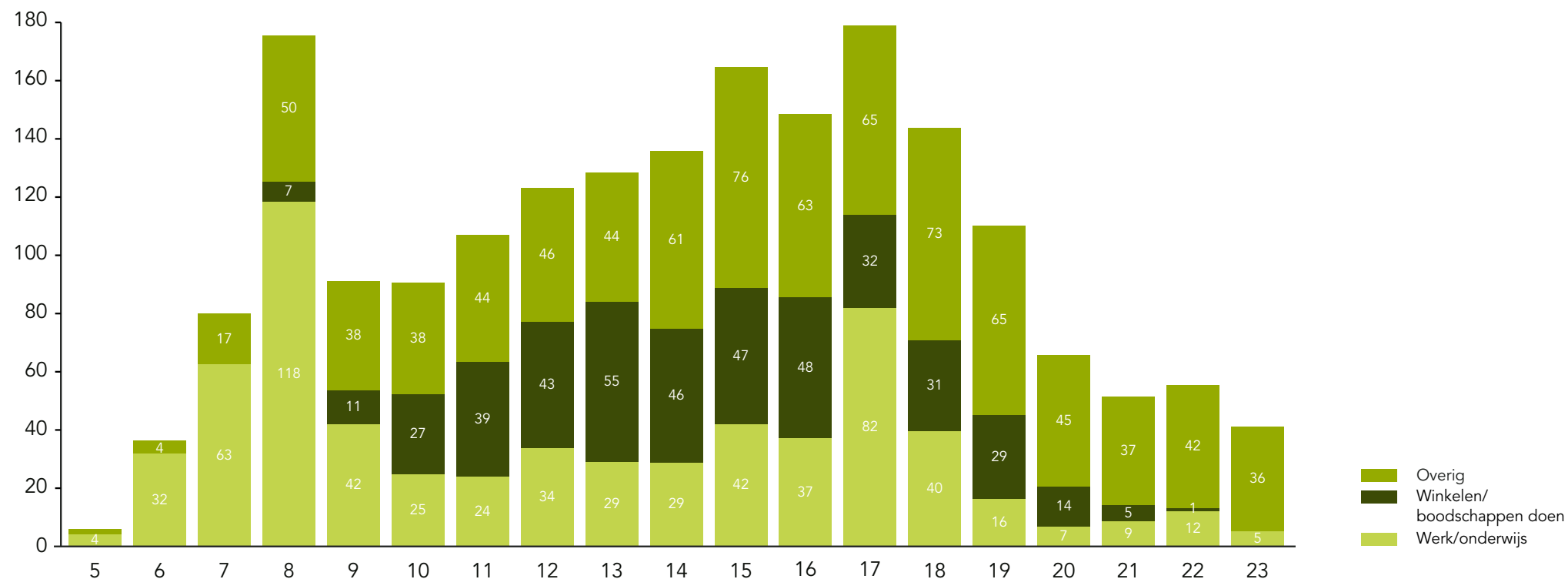
Bron: CBS, 2015

Het aantal verplaatsingen dat Amsterdammers maken verschilt per uur van de dag. De meeste verplaatsingen worden gemaakt tussen 17:00 en 18:00

(179.000). In dat uur worden ook de meeste autoverplaatsingen gemaakt (42.000). Tussen 8:00 en 9:00 's morgens worden de meeste fietsverplaatsingen

(72.000) en OV-verplaatsingen (41.000) gemaakt. Tussen 15:00 en 16:00 wordt er het meest gelopen.

Tussen 8 en 9 uur gaan 118.000 Amsterdammers naar werk of onderwijs



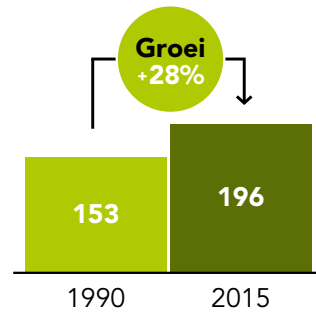
↳ Aantal verplaatsingen (x 1.000) per uur van de dag door Amsterdammers op een gemiddelde werkdag, 2015

Bron: CBS, 2015

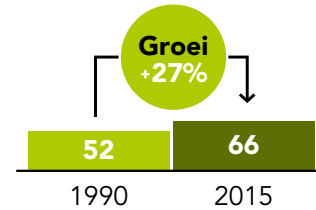
Het aantal verplaatsingen per uur van de dag is sterk afhankelijk van het motief. Tussen 8:00 en 9:00 's morgens worden de meeste verplaatsingen (118.000) gemaakt met het motief werk/onderwijs. In de

middag is het motief van verplaatsingen veel vaker winkelen/boodschappen doen, dit piekt tussen 13:00 en 14:00.

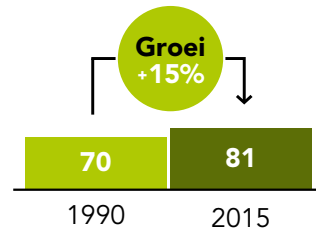
Grootste groei bezoekersverkeer in het weekend



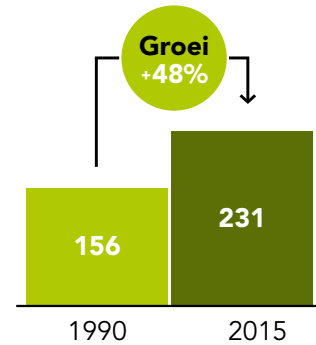
Ochtendspits doordeweeks
(tussen 6:00 en 10:00)



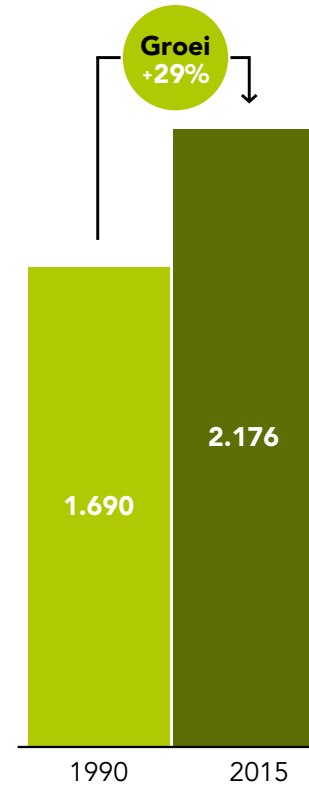
Avond/nacht doordeweeks



Overdag doordeweeks
(tussen 10:00 en 15:00)



Weekenddag



Totaal hele week

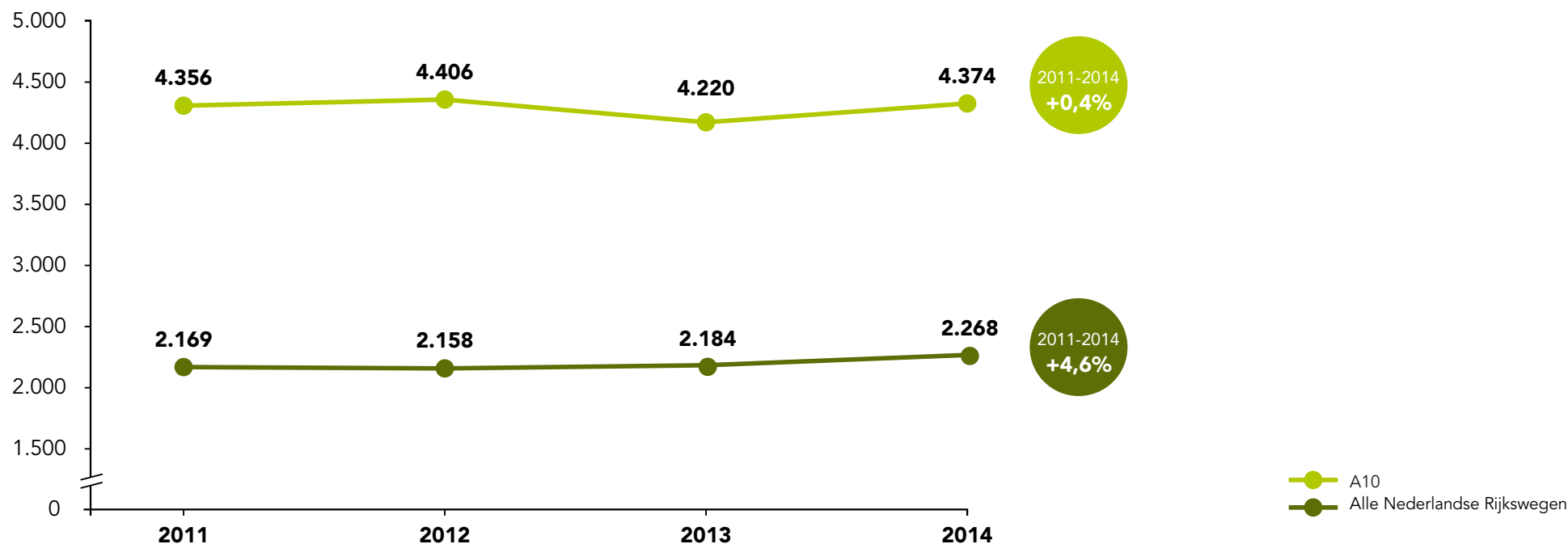
↳ Groei bezoekersverplaatsingen (in 1000'ën) naar Amsterdam tussen 1990 en 2015

Bron: V&OR, 1990; CBS, 2015

Tussen 1990 en 2015 is het bezoekersverkeer aan de stad met 29% gegroeid. De laagste groei heeft plaatsgevonden overdag op doordeweekse dagen, met 15% groei.

De overige perioden zijn sterker gegroeid. Het bezoekersverkeer groeide het hardst op weekenddagen.

Intensiteiten Ringweg A10 stabiel, landelijk op rijkswegen stijging



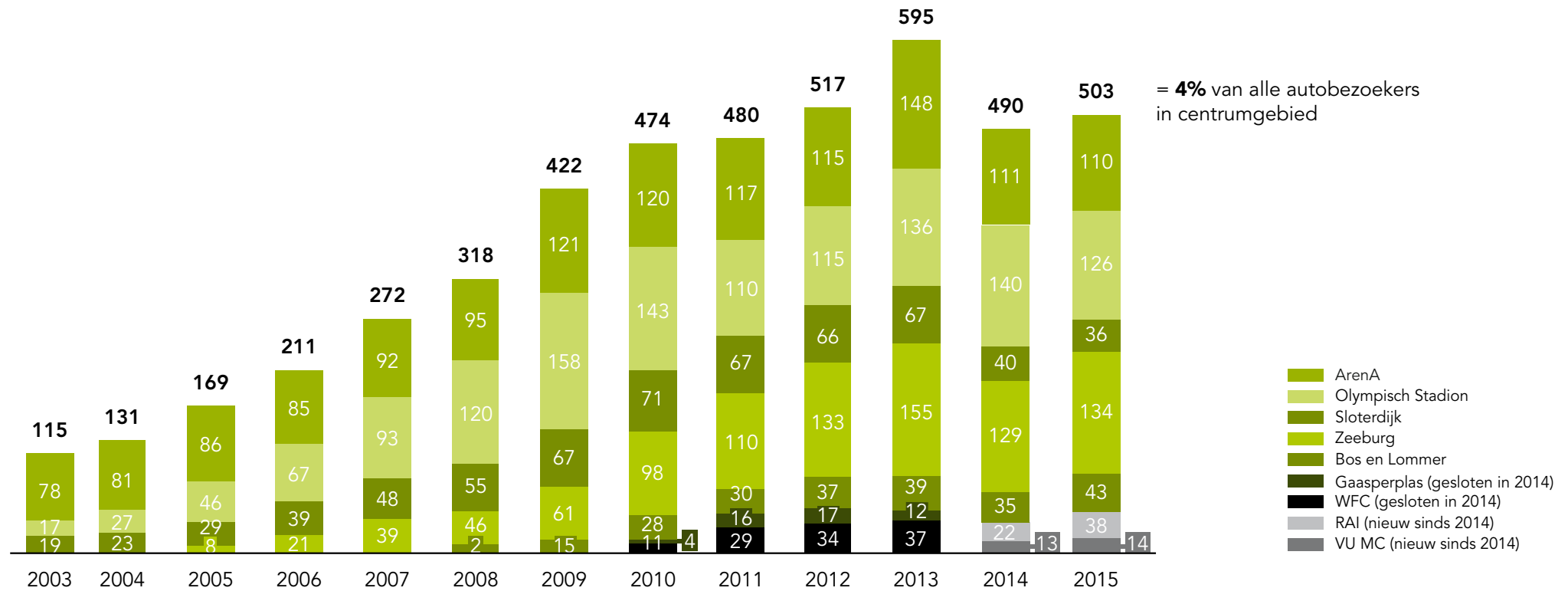
↳ Gemiddelde verkeersintensiteit per uur Rijksweg A10 en gemiddelde alle rijkswegen

Bron: CBS, 2011-2014

Elk uur maken ruim 4.300 voertuigen gebruik van de Ringweg A10. Deze intensiteit is in 2014 vrijwel gelijk aan de intensiteit in 2011 (groei 0,4%).

De intensiteiten op (een gemiddelde van) alle Nederlandse rijkswegen is in de periode 2011-2014 met 4,6% gestegen.

P+R gebruik sinds 2014 weer licht gestegen



↳ P+R-gebruik (Park+Ride) per jaar, 2003-2015, aantal parkeeracties (x 1.000)

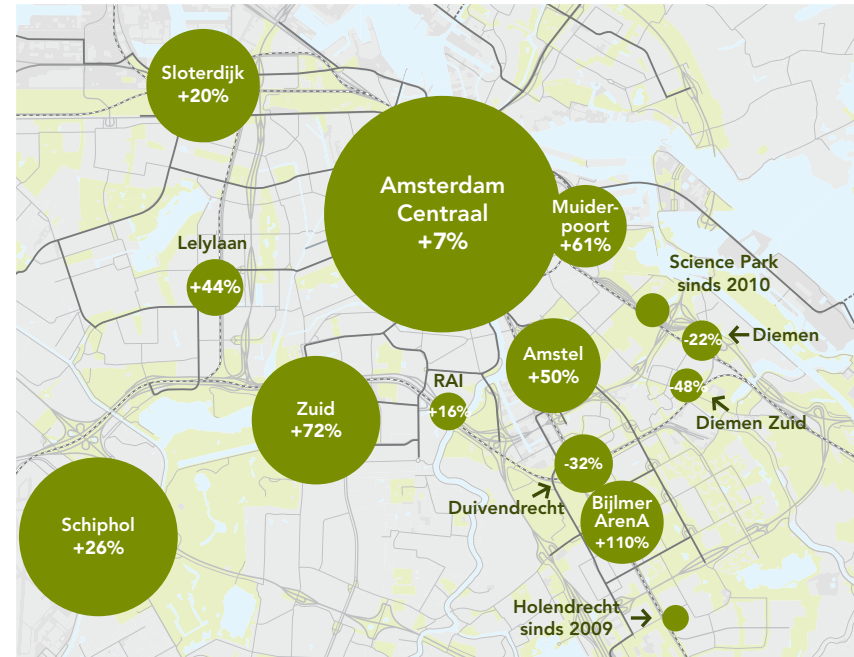
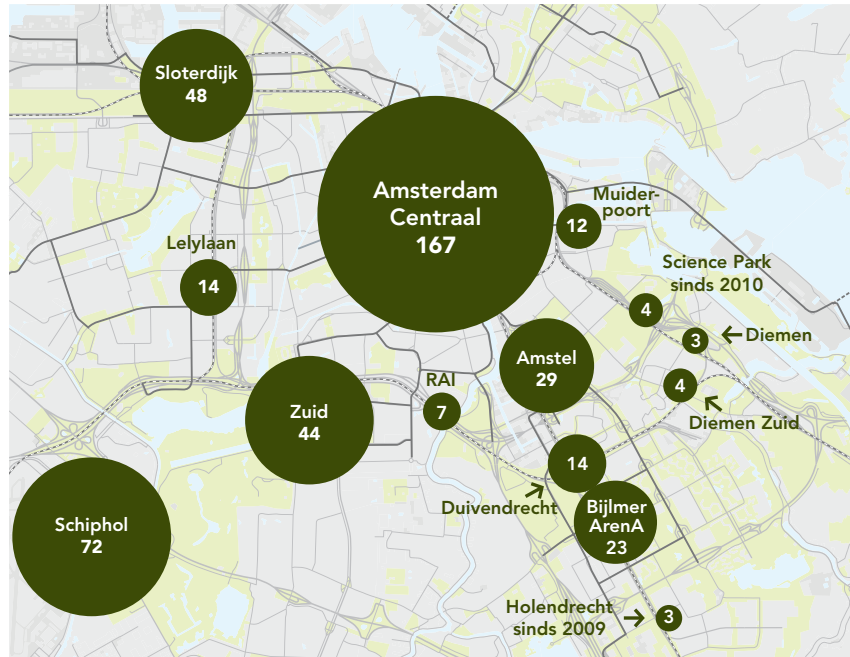
Bron: RVE Parkeren

Er zijn momenteel 4.400 P+R-plekken in Amsterdam. Circa 4% van de autobezoekers aan het centrumgebied maakt hier momenteel gebruik van. Tussen 2003 en 2013 was sprake van een duidelijk

stijgende lijn. Met name de P+R ArenA en P+R Zeeburg werden in toenemende mate gebruikt. Sinds begin 2014 is het P+R-beleid gewijzigd. Er is nu alleen nog sprake van een voordelig tarief als gebruik

is gemaakt van een OV-halte in het centrumgebied en na de ochtendspits op de P+R wordt geparkeerd.

Centraal Station blijft dominant voor trein, stations Zuid en Bijlmer groeien sterk



● 2006
● 2015

↳ Aantal in- en uitstappers per dag (x 1.000) bij treinstations in Amsterdam, 2015

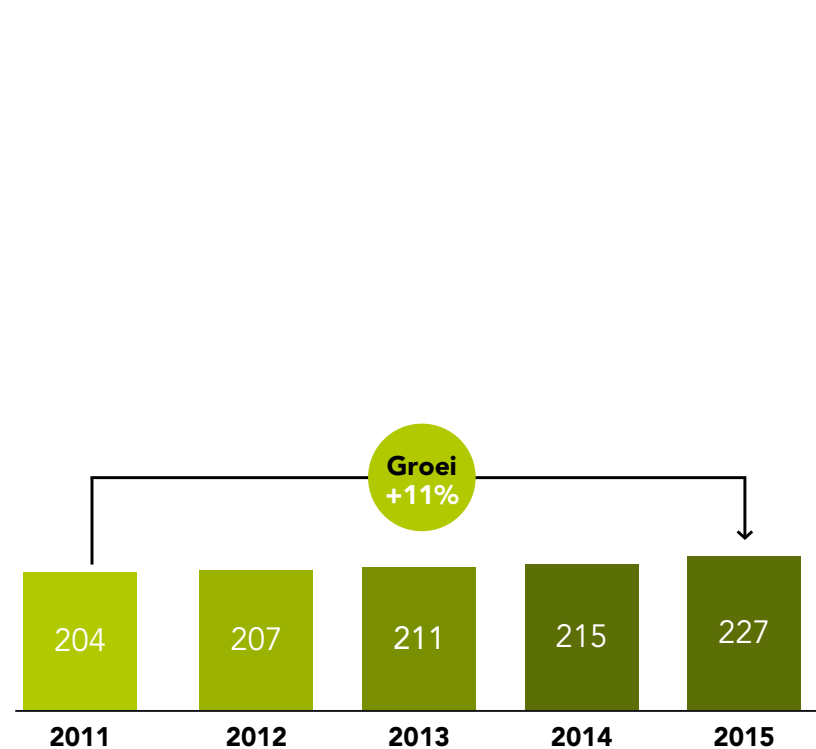
↳ Dagelijks aantal in- en uitstappers per dag bij treinstations in Amsterdam 2015, ten opzichte van 2006

Bron: NS, 2006-2015

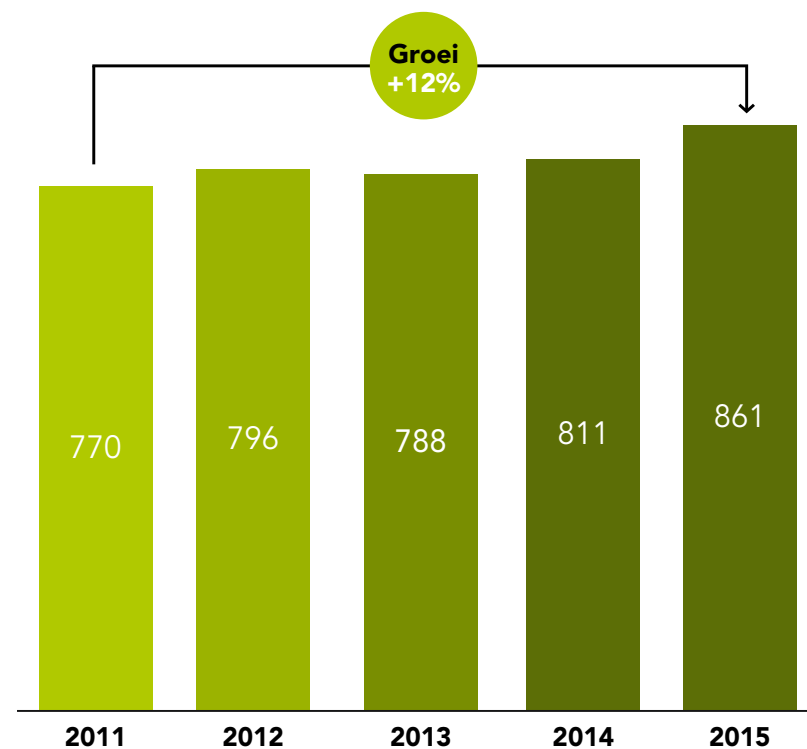
Sinds 2006 is het aantal mensen dat gebruik maakt van de treinstations in Amsterdam op vrijwel alle stations gegroeid. Station Zuid en station Bijlmer ArenA maakten de grootste groei door.

Station Amsterdam Centraal is nog steeds dominant qua reizigersaantallen. Ten opzichte van 2006 is het aantal reizigers daar met 7% gegroeid.

Gebruik lokaal OV stijgt jaarlijks



↳ Aantal reizigersritten GVB (x1.000.000)



↳ Aantal reizigerskilometers GVB per jaar (x1.000.000)

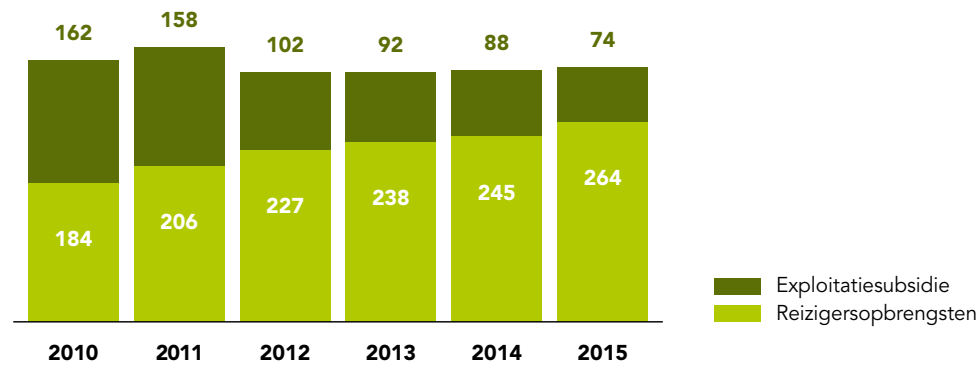
Bron: GVB

Het aantal reizigers dat gebruik maakt van bus, tram, metro en veerponten in Amsterdam is sinds 2011 met 11% gestegen van 204 miljoen naar 227 miljoen passagiers per jaar. Ook het aantal reizigerskilometers is gestegen

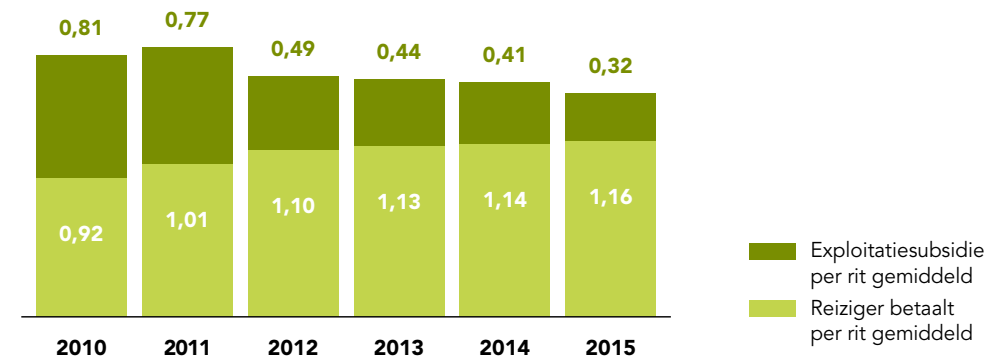
(met 12%). De aantallen op deze pagina zijn inclusief toeristen die gebruik maken van het GVB. Elders in het hoofdstuk 'Gebruik' is zichtbaar dat het totaal aantal OV-verplaatsingen in Amsterdam van bewoners en Nederlandse bezoekers

licht afneemt. De toename van het aantal reizigersritten komt vermoedelijk door een groei van het gebruik van het lokale OV door toeristen.

Sinds 2010 is de exploitatiesubsidie per reiziger sterk afgenomen



↳ Ontwikkeling GVB reizigersopbrengsten en exploitatiesubsidie (milj. €)



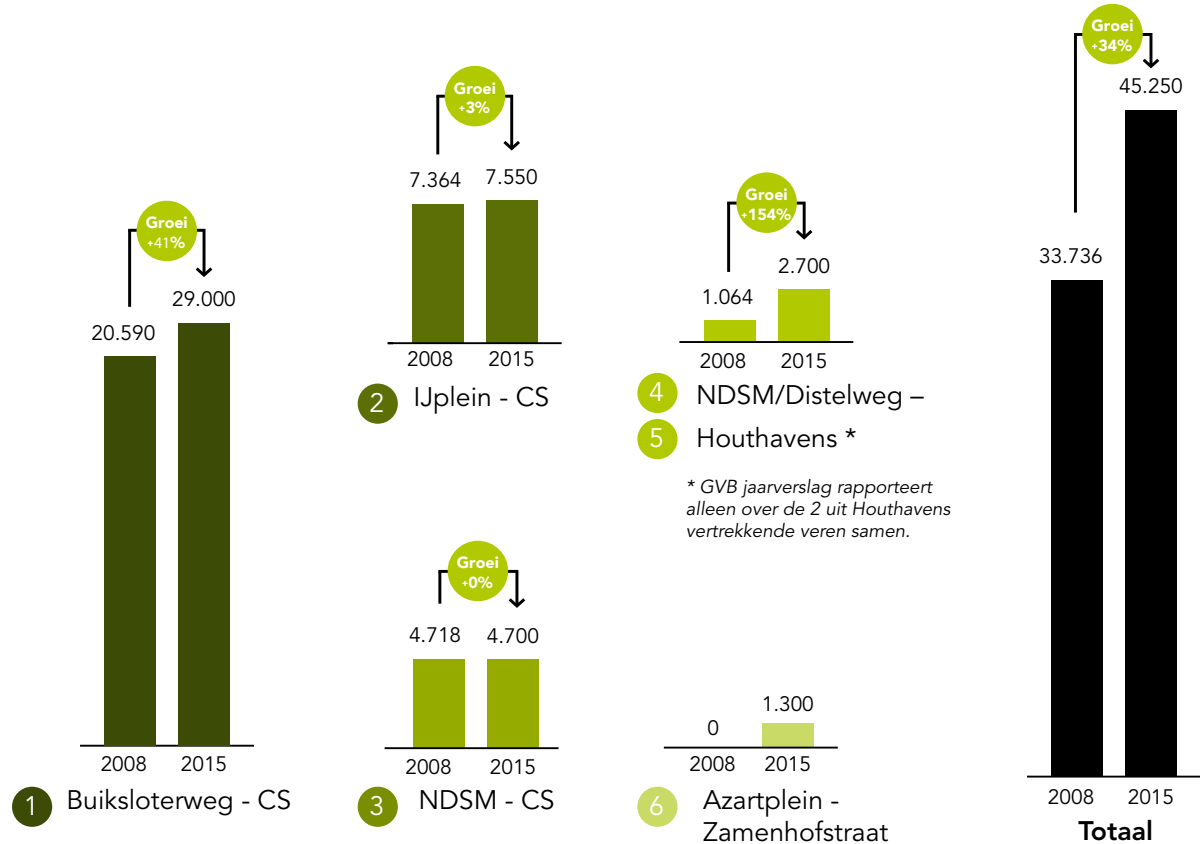
↳ Ontwikkeling GVB reizigersopbrengsten en exploitatiesubsidie per rit (in €)

Bron: GVB, 2015

Sinds 2010 is de exploitatiesubsidie aan het GVB afgenomen en zijn de reizigersopbrengsten gestegen. De exploitatiesubsidie per rit is gedaald van 81 cent in 2010 (47%) naar 32 cent in 2015 (22%). De reiziger betaalde in 2015

gemiddeld €1,16 per rit. In 2010 was dit gemiddeld €0,92. De overheid betaalt een steeds kleiner deel van de werkelijke ritkosten.

Pontgebruik neemt toe; Buiksloterwegpont meeste reizigers



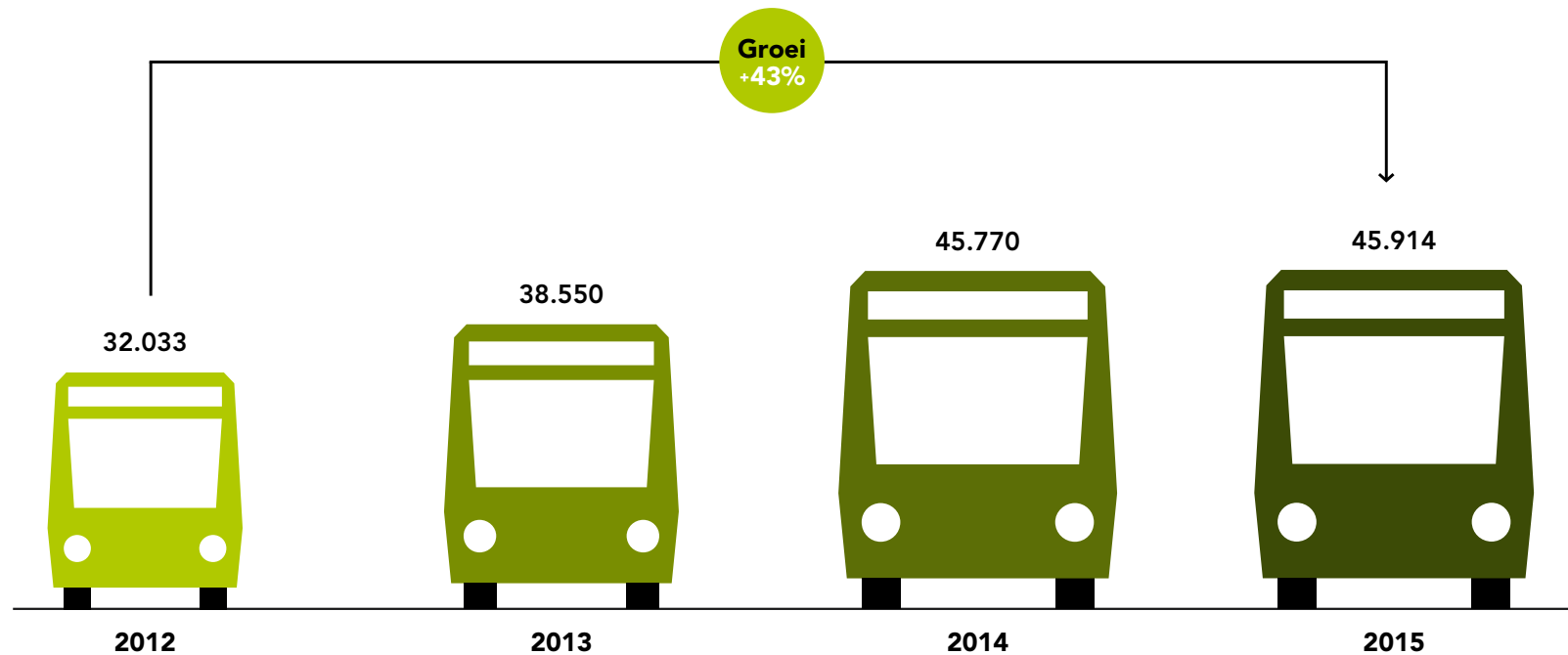
↳ Totaal aantal reizigers voor gemiddelde weekdag per pont, 2008-2015; sinds 2015 is de aanlandlocatie Houthavens gewijzigd

Bron: GVB, 2008-2015

Amsterdam Noord wordt steeds populairder. Dit is ook te zien in het aantal mensen dat dagelijks van en naar Noord reist per pont. Tussen 2008 en

2015 is dit aantal met 34% gestegen. Bijna tweederde van de reizigers neemt de pont tussen het Centraal Station en de Buiksloterweg.

Groei van aantal halterende touringcars in Amsterdam op haltelocaties



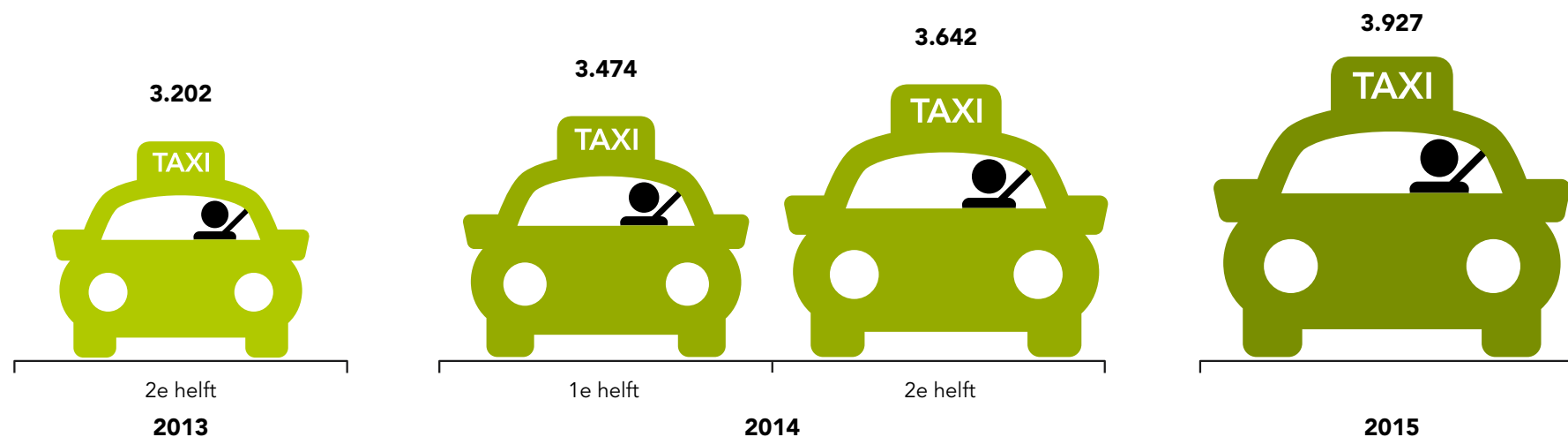
↳ Aantal halterende touringcars in periode maart-oktober op haltelocaties Victoria, Barbizon, Lovers en Holland International, 2012-2015

Bron: Stichting Welkom Amsterdam, 2015

Er is een beperkt aantal plekken in de stad waar touringcars mogen stoppen om toeristen te laten in- en uitstappen. Sinds 2012 is het aantal touringcars op vier van

deze plekken met 43% toegenomen. Ten opzichte van 2014 blijft het aantal echter stabiel.

Aantal taxivergunningen neemt toe



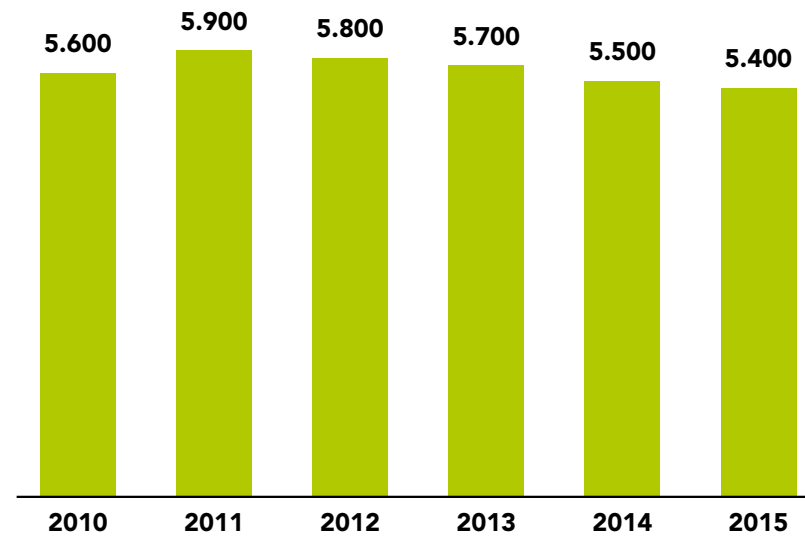
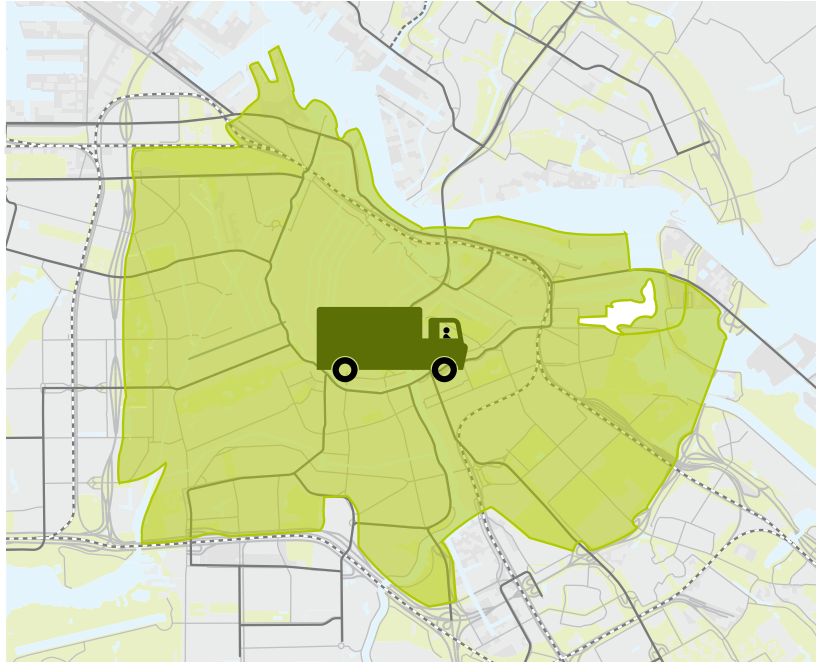
↳ Aantal geldige taxivergunningen

Bron: V&OR, 2015

Sinds de invoering van de Amsterdamse Taxiverordening in juni 2013 blijft het aantal taxivergunningen van chauffeurs die zijn aangesloten bij een Toegestane Taxiorganisatie (TTO) in Amsterdam

toenemen. Medio juni 2015 zijn er circa 4.000 taxichauffeurs met een vergunning. Deze chauffeurs rijden in ruim 2.300 auto's.

Aantal vrachtauto's dat de Ring binnenrijdt sinds 2011 dalende



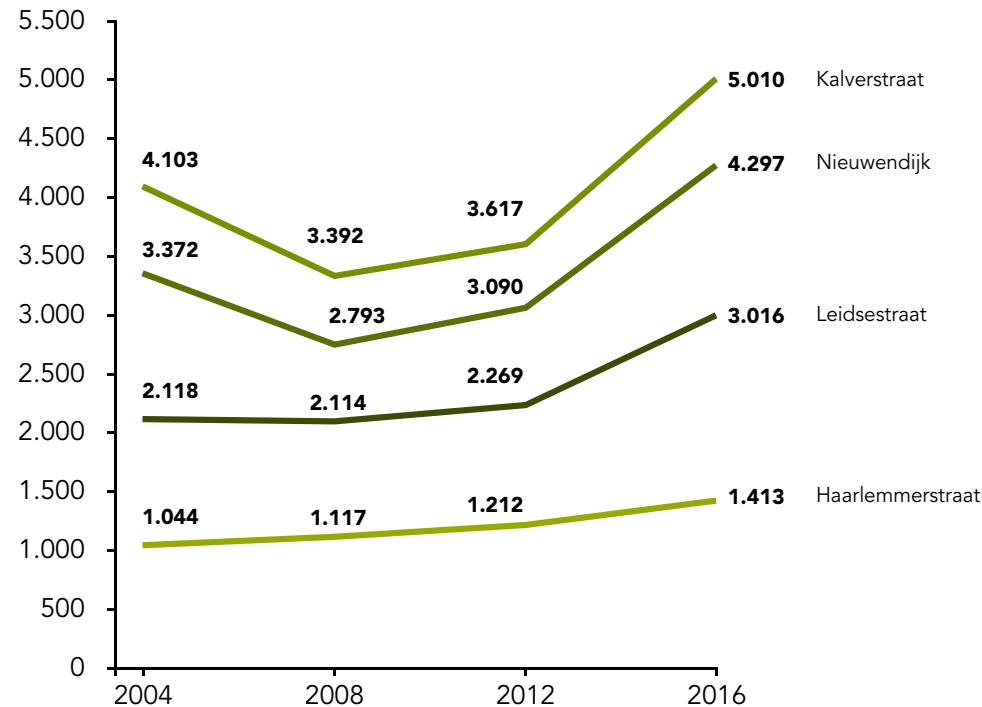
↳ Totaal aantal geregistreerde vrachtautopassages het milieuzonegebied in (gemiddelde per dag, per jaar)

Bron: V&OR, 2015

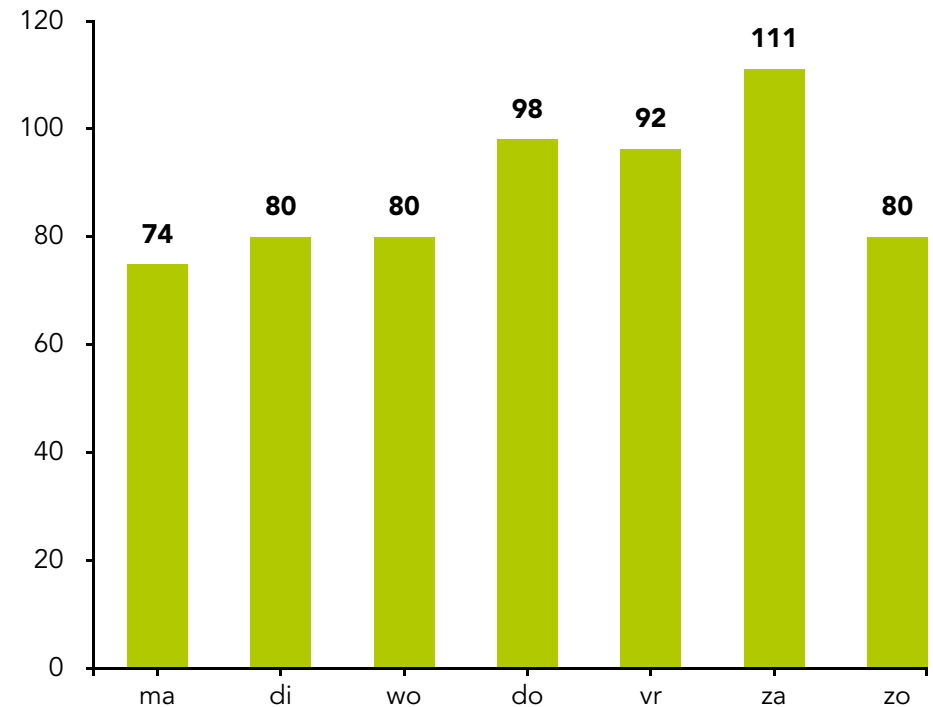
Het aantal mensen dat zich dagelijks in de stad bevindt -bewoners, bezoekers en toeristen- is de laatste jaren flink toegenomen. Ondanks deze toegenomen drukte en de bedrijvigheid die daarbij hoort, is het aantal vrachtauto's dat vanaf

de Ring de stad ingaat sinds 2011 dalende. Op www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/bijlagen/2016/ska-6 is een nadere verdieping van dit onderwerp te vinden.

Aantal passanten in winkelstraten in het centrum gestegen, zaterdag is de drukste dag



↳ Aantal passanten (x 1.000) gedurende één week in 4 winkelgebieden 2004-2016



↳ Totaal aantal bezoekers (x 1.000) van winkelgebieden in het centrum per dag

Gebruik

70

Amsterdams Thermometer van de Bereikbaarheid

Bron: Locatus

De Kalverstraat is de drukste winkelstraat van Amsterdam met ongeveer 5.000.000 passanten per week. Het aantal bezoekers in de winkelstraten in het centrum is op

zaterdag het grootst, de donderdag is de op één na drukste dag. Op maandagen bezoekt het minst aantal mensen het centrum.

Samenvatting Gebruik

- Het aantal verplaatsingen verschilt sterk per uur van de dag.
- Ouderen gebruiken vooral de auto, jongeren fietsen het meest.
- Lokaal OV efficiënter, de overheid betaalt steeds minder.
- Meeste forensen uit Almere en Zaanstad. De meeste forenzende Amsterdammers werken in de Haarlemmermeer, voornamelijk op Schiphol.
- Aantal passanten in de belangrijkste winkelstraten sterk gestegen.
- Het aantal vrachtauto's dat de Ring passeert daalt.



Aantal autoverplaatsingen, 17.00-18.00 uur

42.000



Gebruik auto door Amsterdammers ouder dan 65 jaar, 2015

45%



Prijs per rit voor de exploitatie van het lokale OV, betaald door overheid en reizigers samen, 2010-2015

-14%



Aantal inwoners Almere en Zaanstad met een baan in Amsterdam

40.000



Aantal Amsterdammers werkend in Haarlemmermeer

18.000



Aantal passanten in de Kalverstraat 2012-2016

+39%



Aantal vrachtauto's dat de Ring passeert, 2014-2015

-2%



Aantal fietsverplaatsingen, 08.00-09.00 uur

72.000



Gebruik fiets door jongeren, 12-17 jaar, 2015

55%



Percentage van de ritprijs betaald door de overheid, 2010-2015

-58%



Effecten

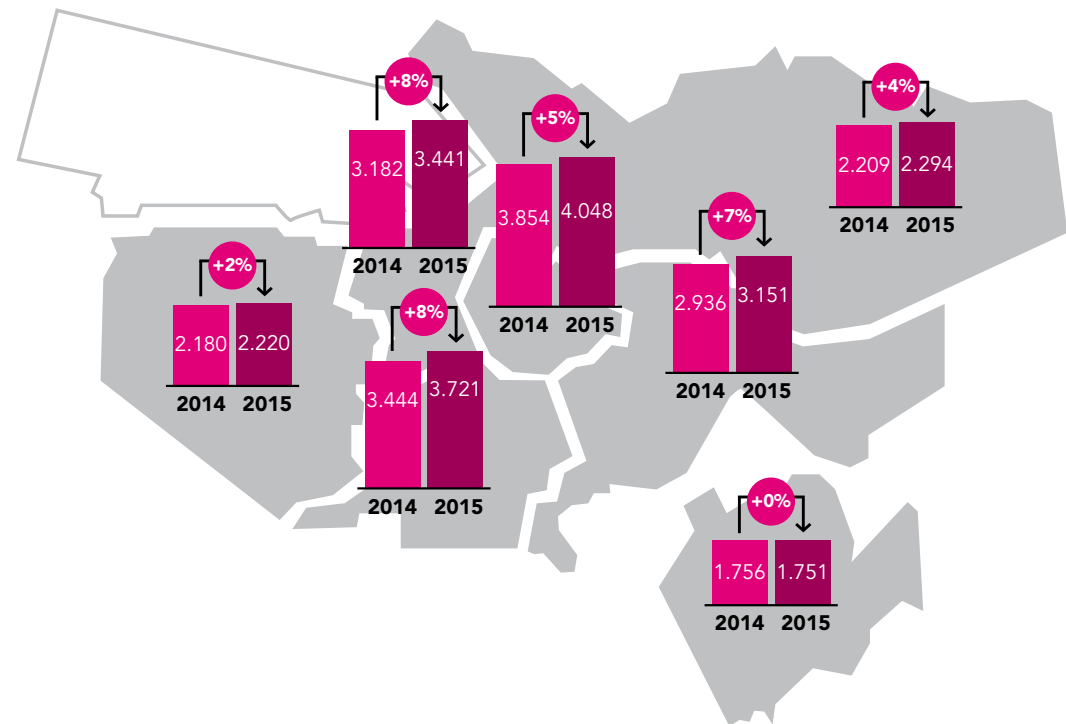
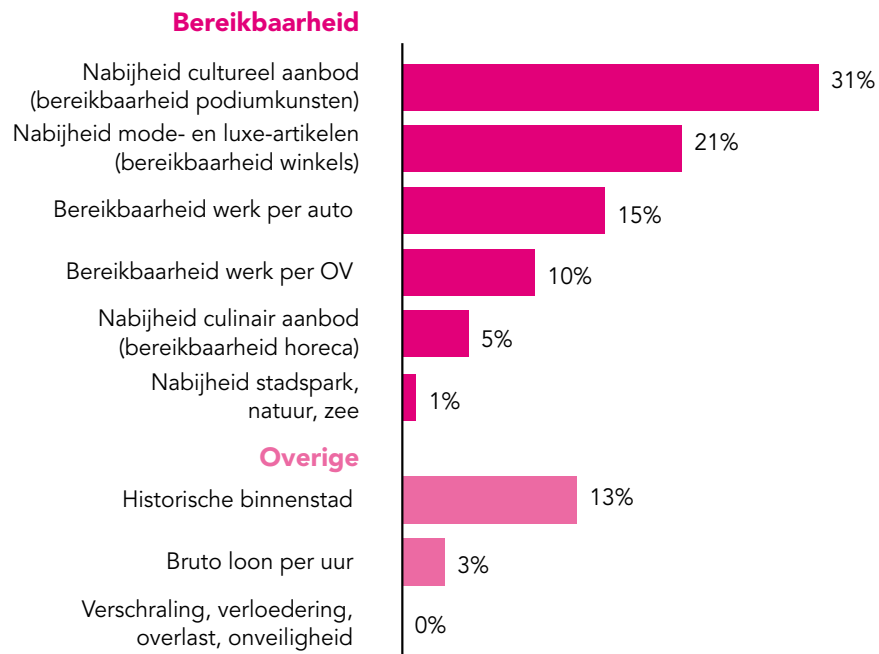
Onderwerpen die laten zien welke effecten er optreden als gevolg van het aanwezige verkeer in en rond de stad.



Inhoudsopgave **Effecten**

Grondwaarde en WOZ-waarde	74
Trajetsnelheden auto	75
Deur-tot-deursnelheid	76
Filezwaarte	77
Aantal verkeersdoden en ernstig gewonden	78
Luchtkwaliteit	79
Lengte wachtlijst parkeervergunning	80
Ervaren gezondheid fietsers	81
Samenvatting Effecten	82

Nabijheid en bereikbaarheid beïnvloeden grondwaarde en WOZ-waarde



↳ Factoren die de grondprijverschillen in Amsterdam ten opzichte van niet-stedelijke gebieden in Nederland verklaren

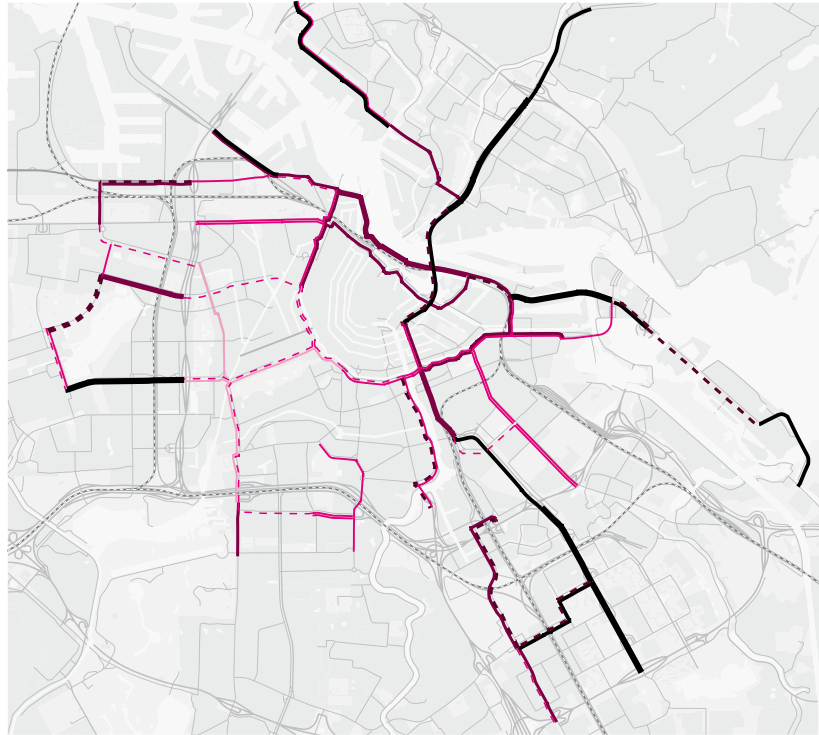
↳ Gemiddelde WOZ-waarde per m² in €, per stadsdeel, 2014-2015

Bron: CPB, 2010; OIS, 2015

De waarde van grond is in Amsterdam hoger dan in niet-stedelijke gebieden. Bepalend daarvoor zijn de aanwezigheid van culturele instellingen, winkels, historisch erfgoed, etc. Ook de bereikbaarheid van de stad heeft grote

invloed op de grondwaarde. Binnen Amsterdam zijn er grote verschillen in WOZ-waarde. De WOZ-waarde is in het centrum van Amsterdam het hoogste, gevolgd door stadsdeel Zuid. In Zuidoost is de WOZ-waarde het laagste.

Aan westzijde stad snelheid auto op diverse plekken gemiddeld lager dan 20 km/u



- >40 km/uur
- - - 30 - 40 km/uur
- 25 - 30 km/uur
- 20 - 25 km/uur
- - - 15 - 20 km/uur
- 0 - 15 km/uur

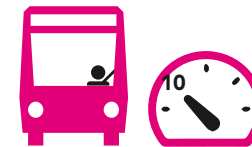
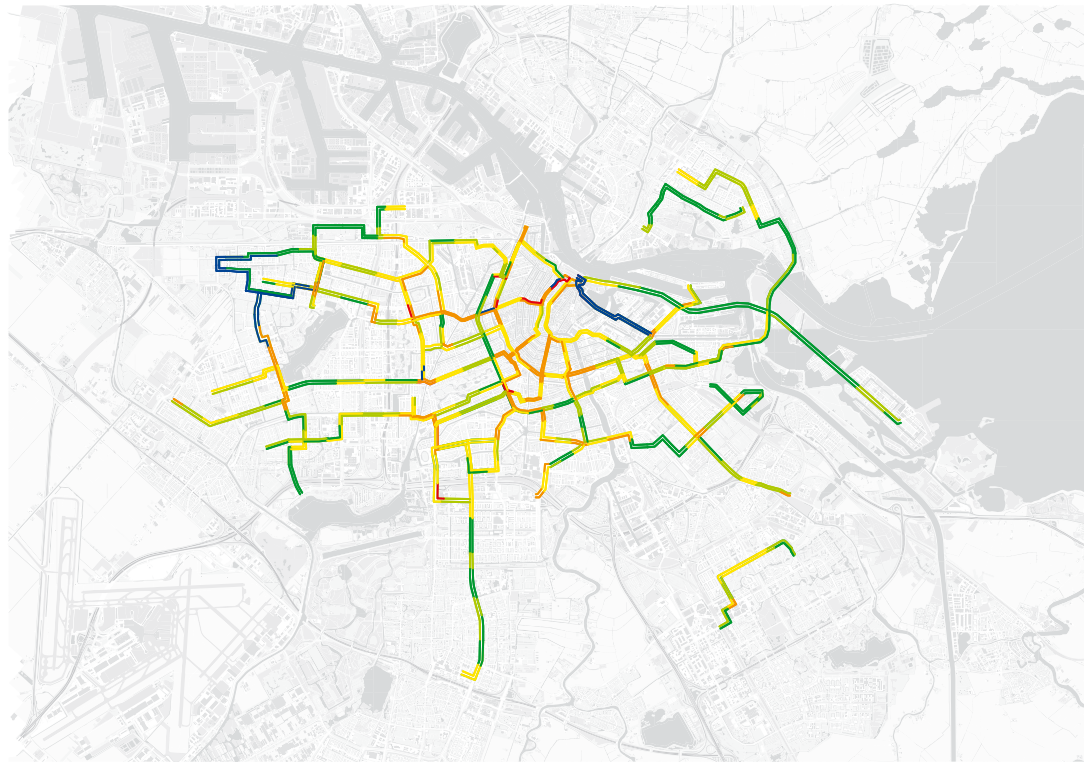
↳ Gemiddelde trajectsnellheden ochtendspits (8:00-10:00), per rijrichting, 2015

Bron: R&D, 2015

De gemiddelde snelheid van het autoverkeer in de ochtendspits is verschillend op diverse locaties in de stad. Aan de westzijde (vooral de Overtoom en

Stadhouderskade) is de snelheid lager dan 15-20 km per uur. Op wegen die vanuit het noorden en oosten naar het centrum leiden, is de snelheid beduidend hoger.

Snelheid OV binnen Singelgrachtring tussen de 10 en 15 km/u



- Minder dan 10 km/uur
- 10 - 15 km/uur
- 15 - 20 km/uur
- 20 - 25 km/uur
- 25 p/u en meer
- No data

↳ Bruto snelheden OV-trajecten 2015

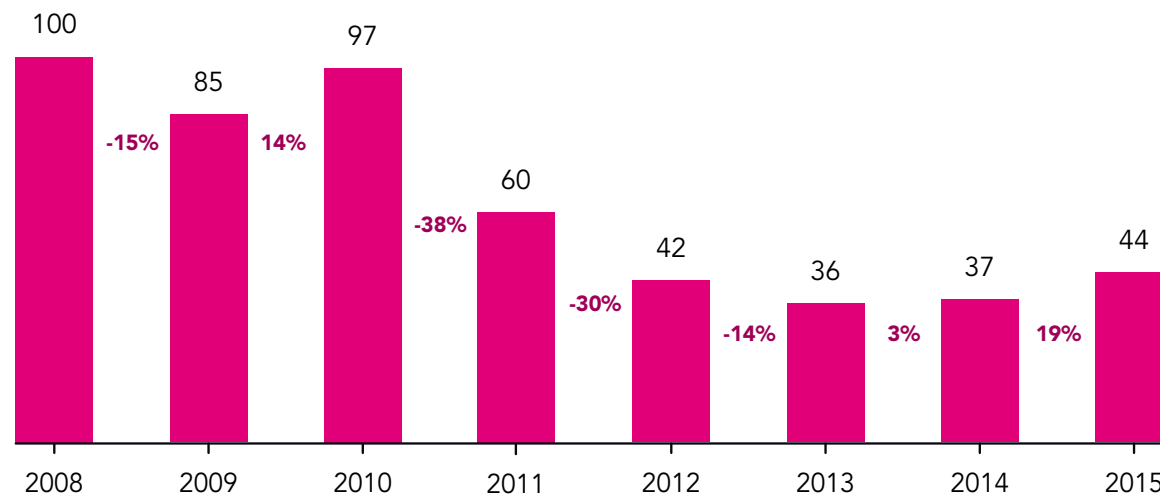
Bron: GVB, 2015

De snelheid van het OV verschilt sterk per traject. Als het OV op grotendeels vrijliggende infrastructuur kan rijden zoals in Amstelveen en op IJburg, dan is de gemiddelde snelheid inclusief het stilstaan

bij de halte (de bruto snelheid) hoger dan 20 km/h. Op de trajecten binnen het Singelgrachtgebied ligt de snelheid tussen de 10 en 15 kilometer per uur. De snelheid op de Vijzelstraat en Rozengracht/

Raadhuisstraat is het laagst. De lagere snelheid in het Singelgrachtgebied wordt ook veroorzaakt door het hoge aantal in en uitstappers in dit gebied, waardoor het stilstaan bij de halte langer duurt.

Sinds 2013 nemen de files op rijkswegen rondom Amsterdam toe

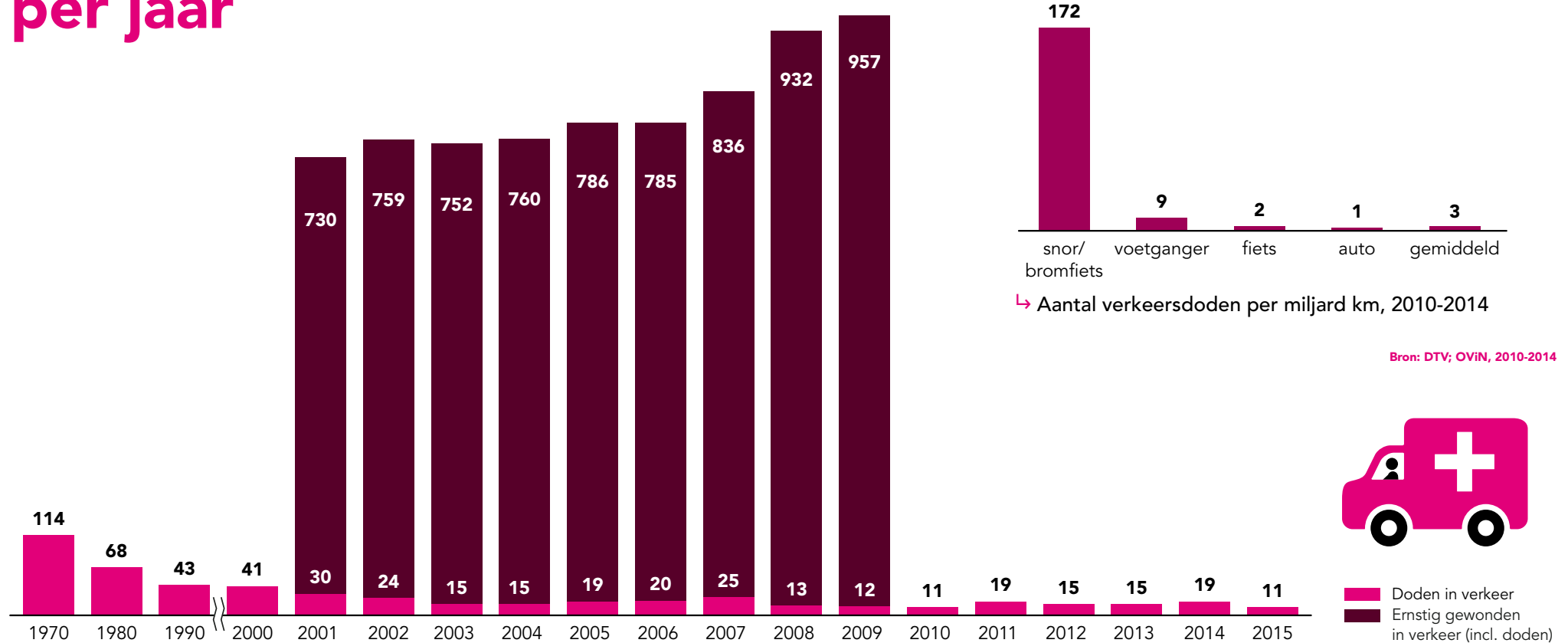


↳ Filezwaarte (lengte file vermenigvuldigd met duur van de file) t.o.v. referentiejaar 2008 (indexcijfer), 2008-2015

Bron: ANWB, 2008-2015

Na een kleine toename van de files in 2014 van 3% zijn de files in 2015 met 19% gestegen. Het fileniveau in 2015 is daarmee gelijk aan dat van 2012.

In afgelopen tien jaar gemiddeld 16 verkeersdoden per jaar



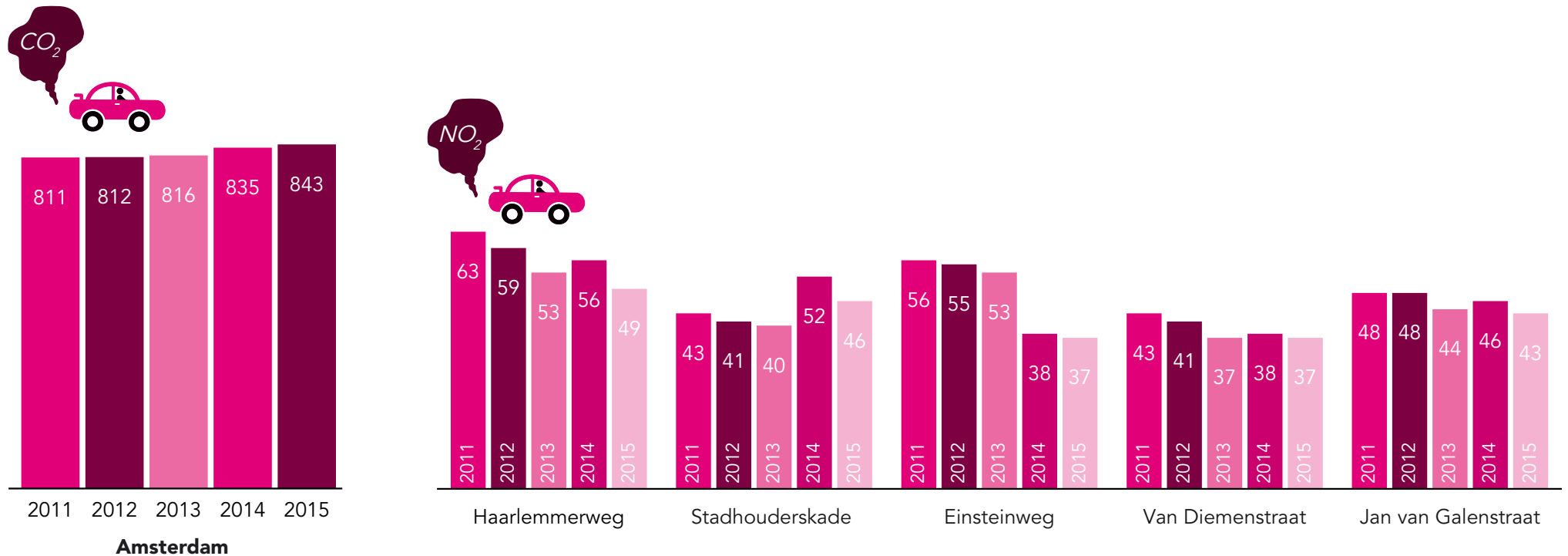
↳ Aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer in Amsterdam 2001-2015

Het aantal verkeersdoden is in de periode 1970-2000 sterk afgenomen. De laatste tien jaar is het aantal doden in het verkeer stabiel. Daar staat tegenover dat het aantal ernstig gewonden in het verkeer tussen 2001 en 2009 is toegenomen.

Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers per afgelegde kilometer verschilt sterk per modaliteit. Snor/bromfietzers hebben een relatief hoog risico om te verongelukken, het risico met de auto is het laagst. Gemiddeld zijn er 3 doden per miljard

afgelegde kilometers. Verkeersslachtoffers waarvan de vervoerswijze anders is dan snor/bromfiets, voetganger, fiets of auto zijn niet meegenomen in de berekeningen.

Afname NO₂-concentraties in Amsterdam, toename CO₂-uitstoot verkeer



↳ Totale CO₂-uitstoot verkeer Amsterdam 2011-2015, kiloton per jaar

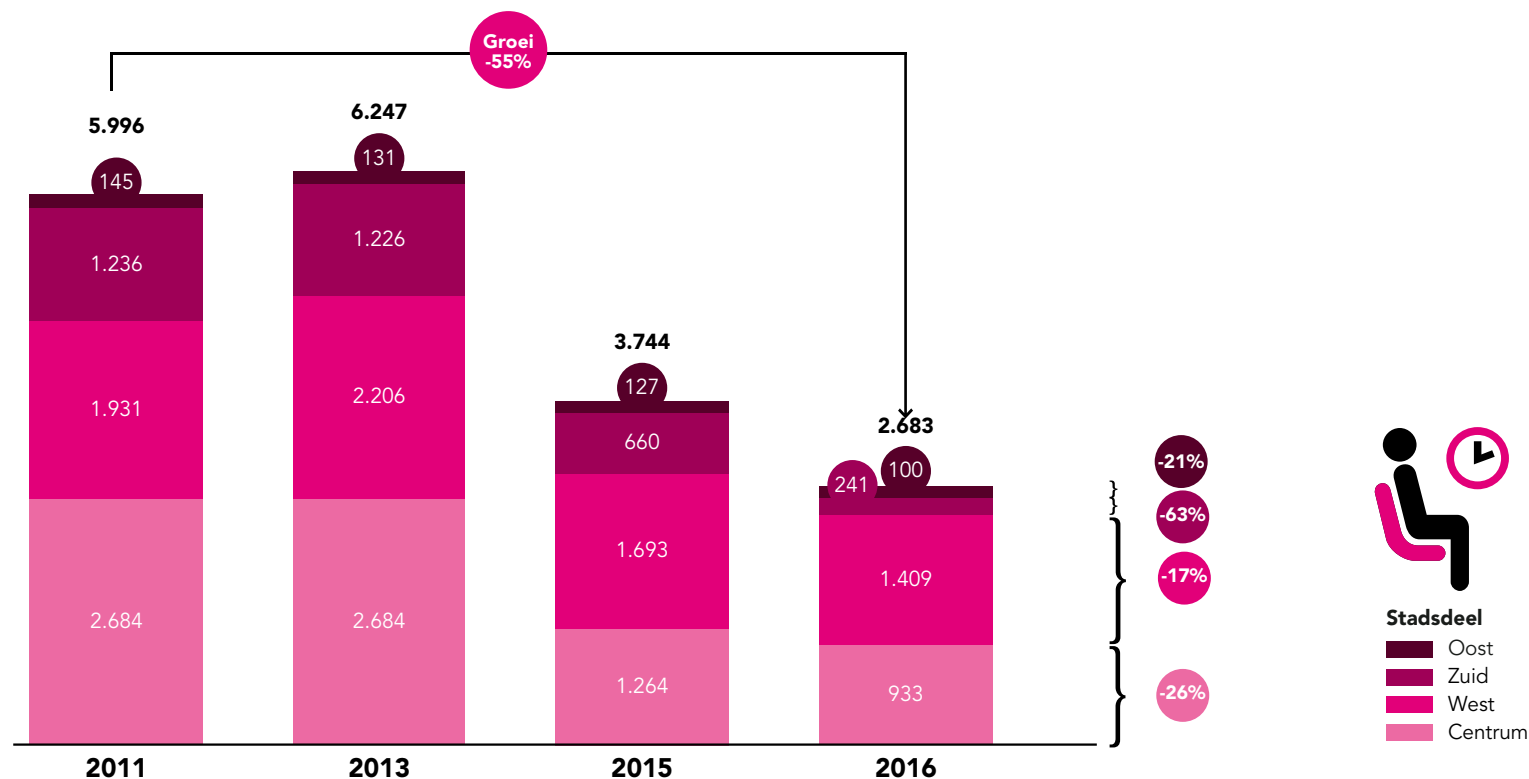
↳ Gemiddelde totale NO₂-concentraties op meetlocaties in Amsterdam 2011-2015, microgr/m³ (jaargemiddelde per straatstation)

Bron: OIS, 2015

De uitstoot van stikstofdioxide (NO₂) is een belangrijke graadmeter voor de luchtkwaliteit in de stad. Sinds 2011 heeft hierin een verbetering plaatsgevonden. De

Europese norm is vastgesteld op maximale uitstoot van 40 microgr/m³. De uitstoot van CO₂ door verkeer blijft stijgen.

Lengte wachtlijst parkeervergunningen neemt af



↳ Wachtlijstlengte voor aanvraag parkeervergunning 2011-2015 (per 1 januari), personen op wachtlijst

↳ Groei wachtlijstlengte

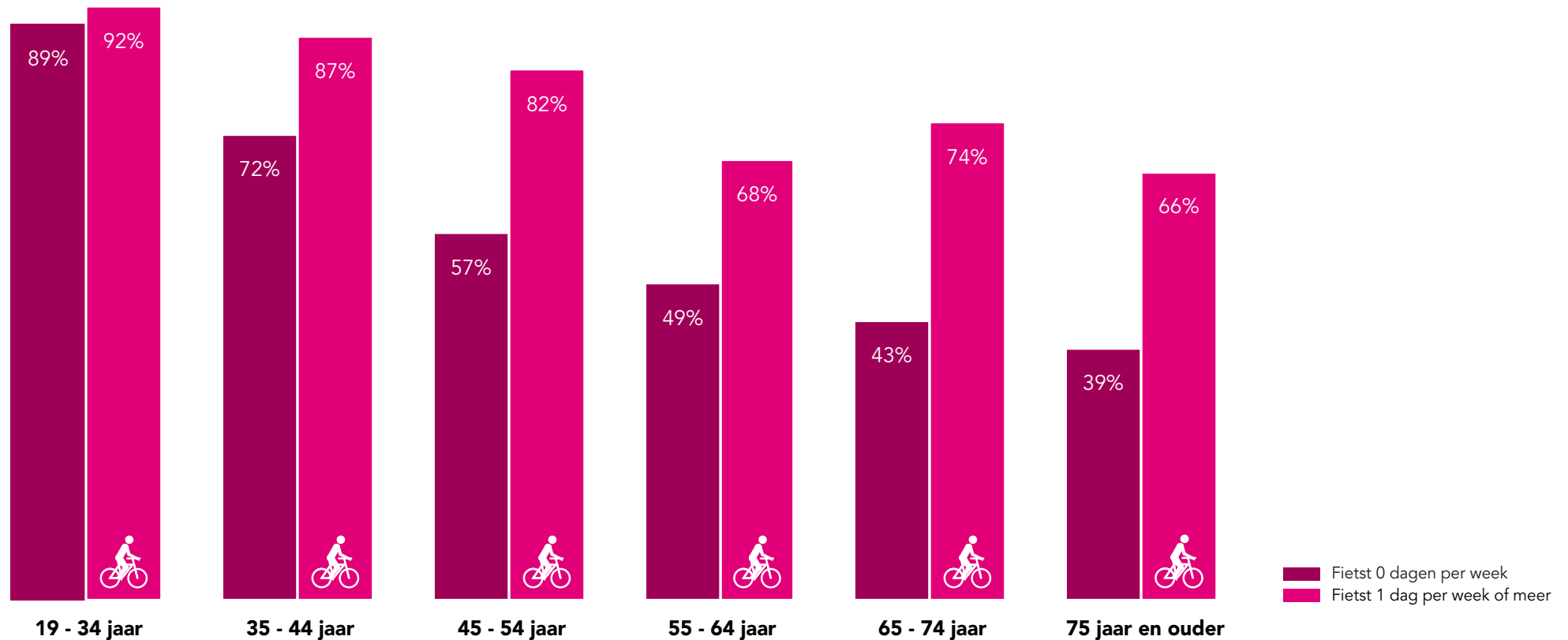
Bron: Cition, 2011-2016

Op 1 januari 2015 wachtten 2.700 Amsterdammers op een parkeervergunning. Ten opzichte van 2011 is dit aantal sterk afgenomen, vooral vanwege een opschoning van het

vergunningbestand in 2014. De geschatte wachttijd varieert sterk per uitgiftegebied. In delen van de stad is het mogelijk om per direct een vergunning te krijgen.

In andere gebieden is er een wachtlijst. Stadsdeel West heeft momenteel de langste wachttijd.

Ervaren gezondheid hoger onder fietsers



↳ Aandeel van de Amsterdamse bevolking dat een (zeer) goede gezondheid ervaart naar leeftijdscategorie en fietsgebruik

Bron: Amsterdamse Gezondheidsmonitor 2012, GGD

Wie fietst, voelt zich gezonder. Met name fietsers van boven de 65 voelen zich gezonder dan leeftijdsgenoten die niet fietsen, maar ook onder 35-plussers is deze relatie zichtbaar. Er is niet bekend

wat oorzaak is en wat gevolg is. De samenhang zou bijvoorbeeld verklaard kunnen worden doordat lichaamsbeweging het welbevinden van mensen bevordert. Of andersom: gezondheidsproblemen of

beperkingen kunnen er toe leiden dat iemand niet fietst.

Samenvatting Effecten

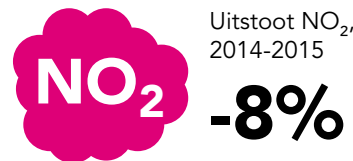
- Files op rijkswegen nemen weer toe.



- Het aantal verkeersdoden is gedaald.



- Uitstoot door verkeer: NO₂ daalt, CO₂ stijgt.



- De wachttijd voor een parkeervergunning neemt af.





Beleving

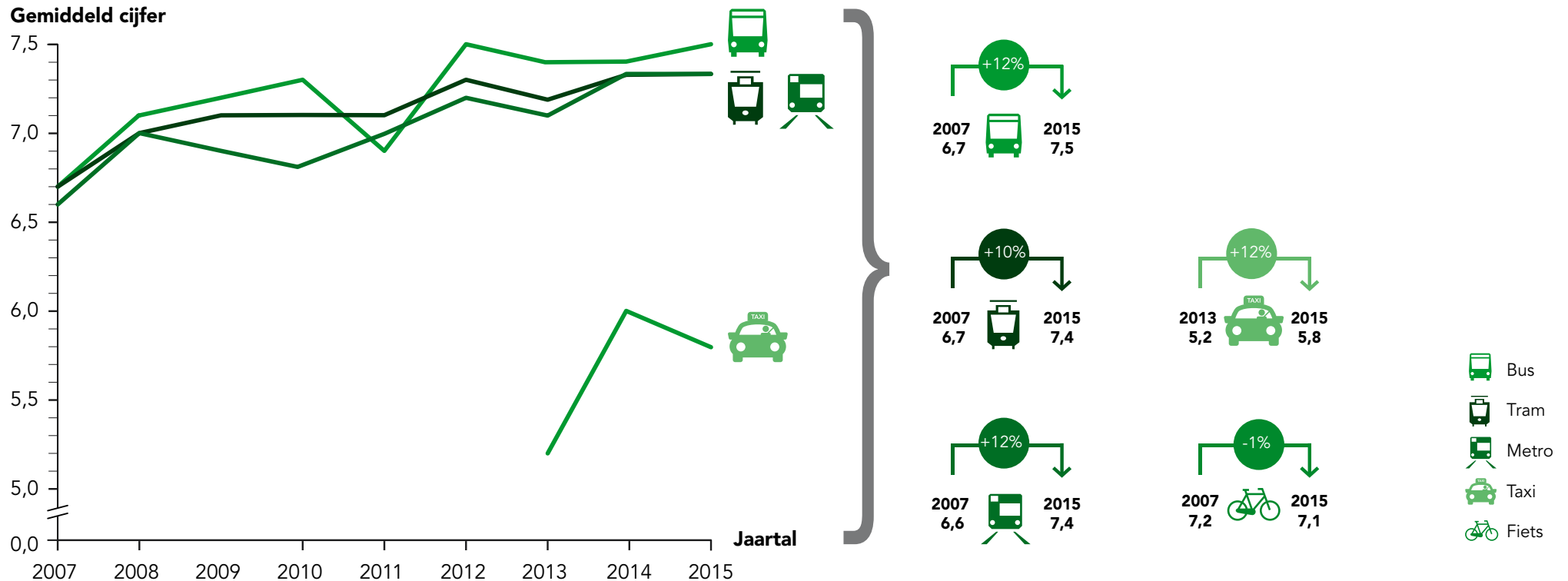
De subjectieve aspecten van bereikbaarheid en mobiliteit in Amsterdam.



Inhoudsopgave **Beleving**

Reizigerstevredenheid	85
Beleving fietsers	86
Ervaren geluidsoverlast	87
Tevredenheid aanbod auto- en fietsparkeervoorzieningen	88
Tevredenheid onderhoud stoepen en straten	89
Ervaren verkeersoerlast	90
Ervaren verkeersveiligheid	91
Samenvatting Beleving	92

Reizigers lokaal openbaar vervoer meer tevreden



↳ Tevredenheid GVB- en taxireizigers en fietsers in Amsterdam 2007-2015, cijfer (1-10)

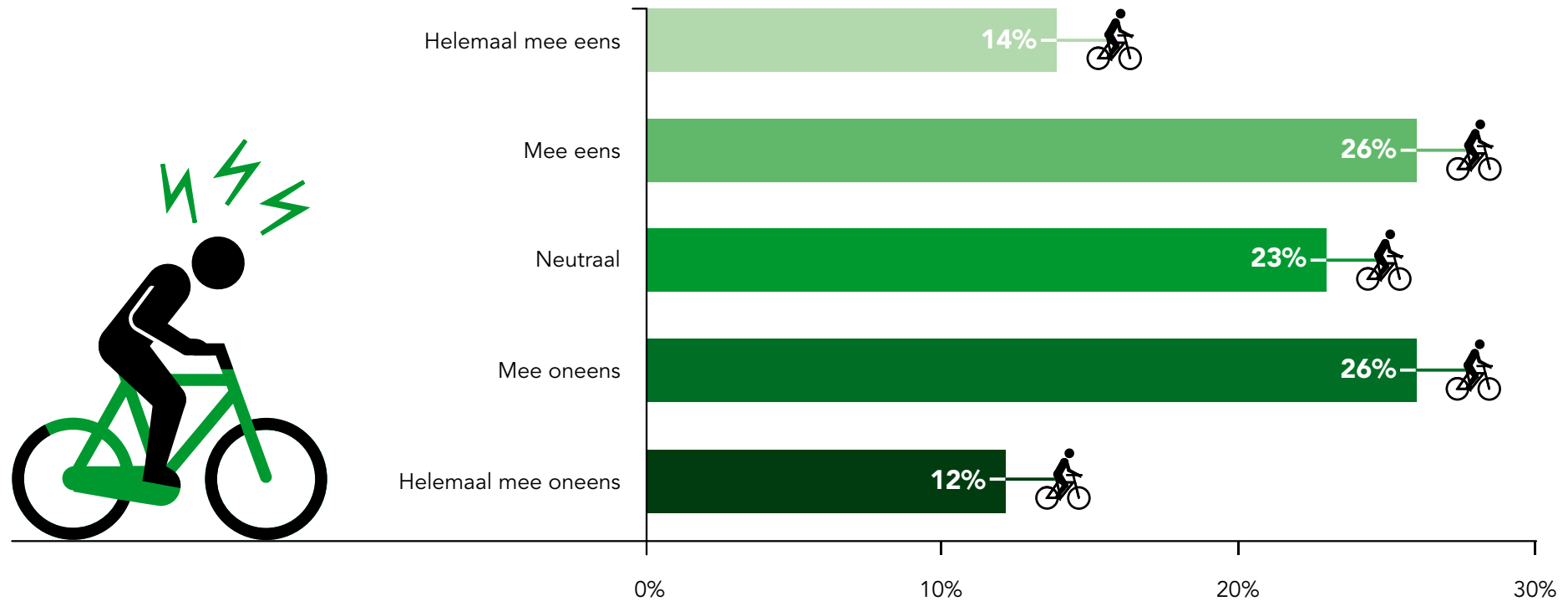
Bron: OV-klantenbarometer, 2007-2015; V&OR, 2007, 2013-2015

Sinds 2007 zijn reizigers in tram, bus en metro groeiend tevreden over hun vervoermiddel. Zij geven gemiddeld een rapportcijfer van 7,4. Minder tevreden is men over de taxi's in Amsterdam.

Reizigers waarderen taxi's gemiddeld met een 5,8. Fietsers geven Amsterdam als fietsstad nu een 7,1. In 2007 lag dat op een vergelijkbaar niveau (7,2). Wanneer fietsers nu ontevreden zijn over

Amsterdam als fietsstad, komt dat onder andere door de drukte of doordat de fietspaden niet toereikend zijn.

Deel Amsterdammers vindt fietsen stressvol

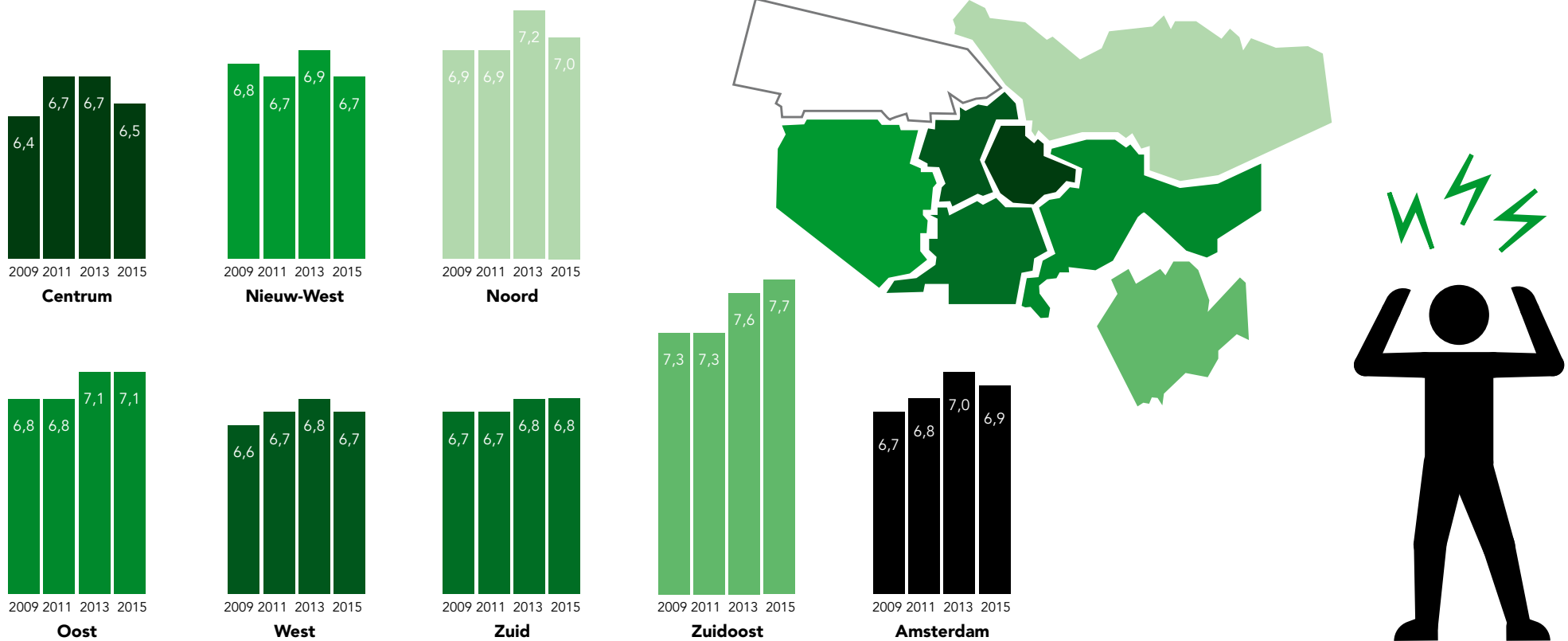


↳ Aandeel dat fietsen in een gebied met veel verkeer stressvol vindt

Bron: V&OR, 2015

Bijna vier op de tien fietsers in Amsterdam vindt de drukke plekken in de stad stressvol. De drukke plekken vindt men vooral in en rond het centrum van de stad.

Lichte afname geluidsoverlast door verkeer



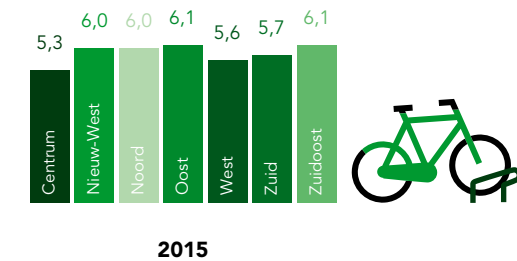
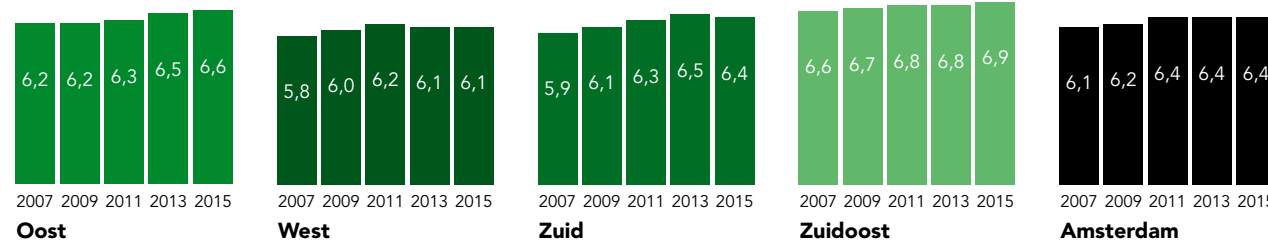
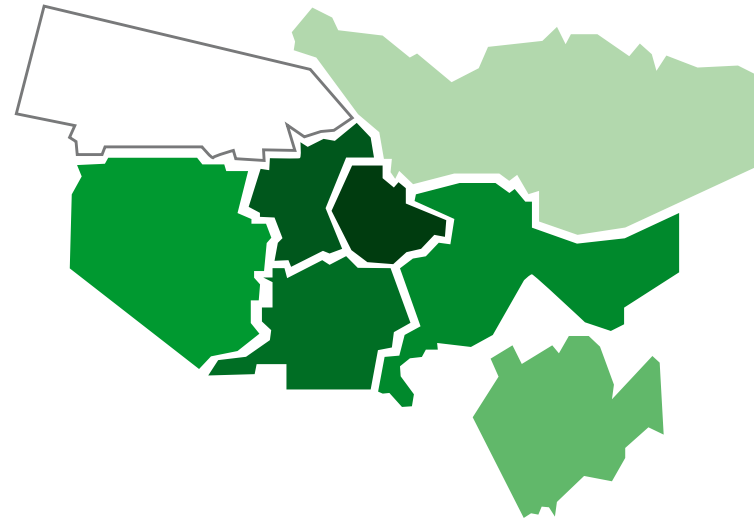
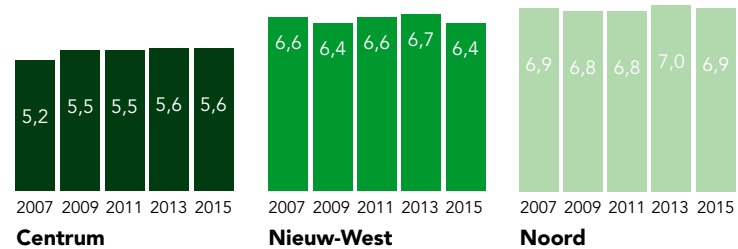
↳ Ervaren overlast door verkeerslawaai 2009-2015, rapportcijfer (1=ernstige overlast, 10=geen overlast)

Bron: WIA, 2009-2015

Sinds 2009 is de overlast door verkeerslawaai in Amsterdam gemiddeld licht afgenomen. In stadsdeel Zuidoost ervaren de bewoners de minste

geluidsoverlast als gevolg van verkeer, in stadsdeel Centrum ervaart men de meeste overlast.

Tevredenheid over aanbod parkeervoorzieningen blijft gelijk



↳ Tevredenheid onder bewoners over aanbod autoparkeervoorzieningen per stadsdeel (2007-2015)

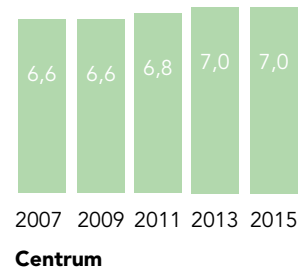
↳ Tevredenheid onder bewoners over aanbod fietsparkeervoorzieningen per stadsdeel, 2015

Bron: WIA, 2007-2015

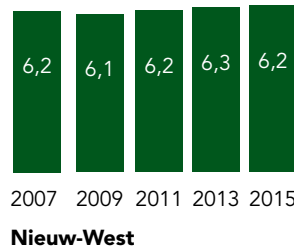
Sinds 2007 is de tevredenheid over het aanbod parkeervoorzieningen voor auto's gestegen. De laatste jaren blijft het rapportcijfer gemiddeld een 6,4. De stadsdelen waar de

parkeerdruk het hoogste is, scoren het laagst. De tevredenheid over fietsparkeervoorzieningen is het laagst in stadsdeel Centrum en het hoogst in de stadsdelen Oost en Zuidoost.

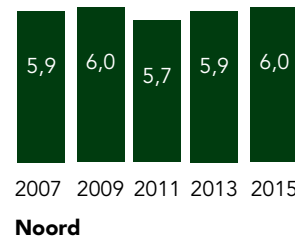
Lichte groei tevredenheid over onderhoud straten en stoepen



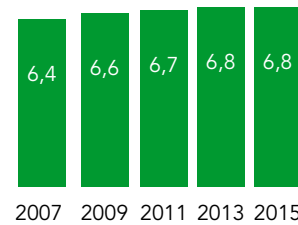
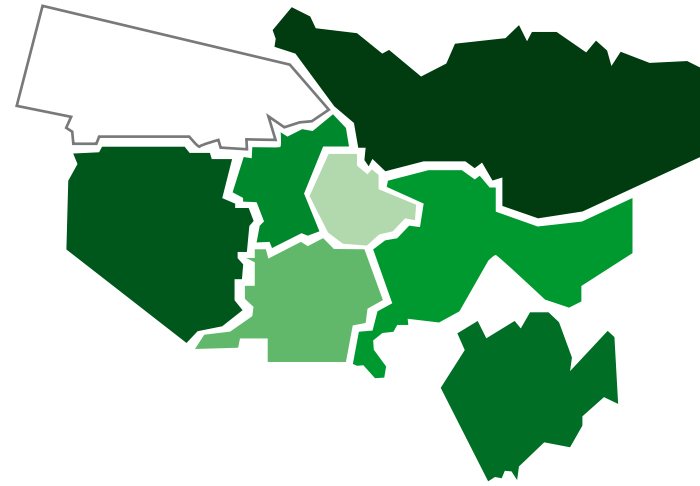
Centrum



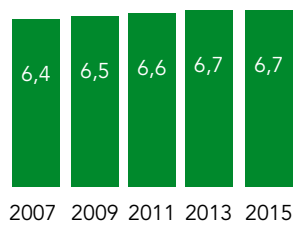
Nieuw-West



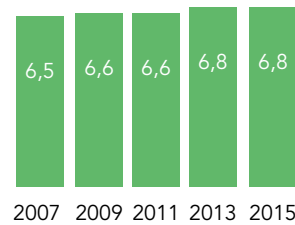
Noord



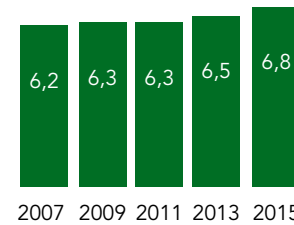
Oost



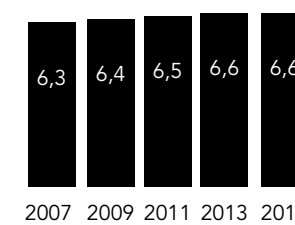
West



Zuid



Zuidoost



Amsterdam

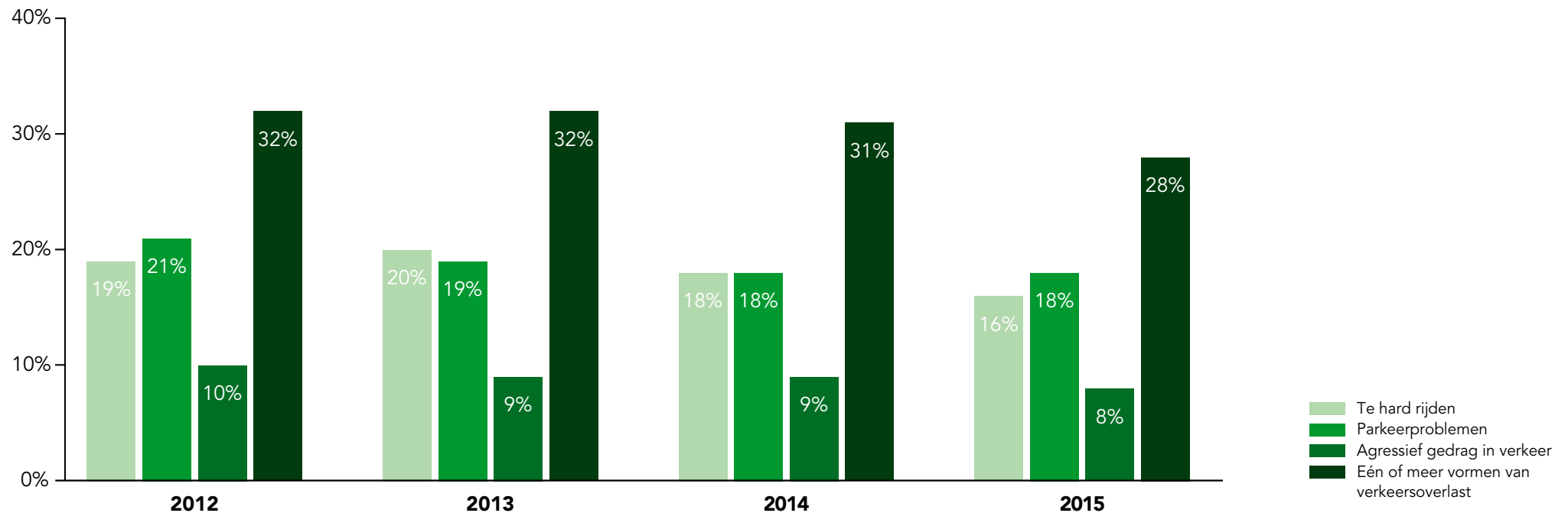


↳ Tevredenheid over onderhoud straten en stoepen per stadsdeel (2007-2015)

Bron: WIA, 2007-2015

De afgelopen jaren is het rapportcijfer dat de Amsterdammers geven voor het onderhoudsniveau van straten en stoepen licht gestegen. De tevredenheid is het grootst in stadsdeel Centrum.

Ervaren verkeersoverlast neemt licht af

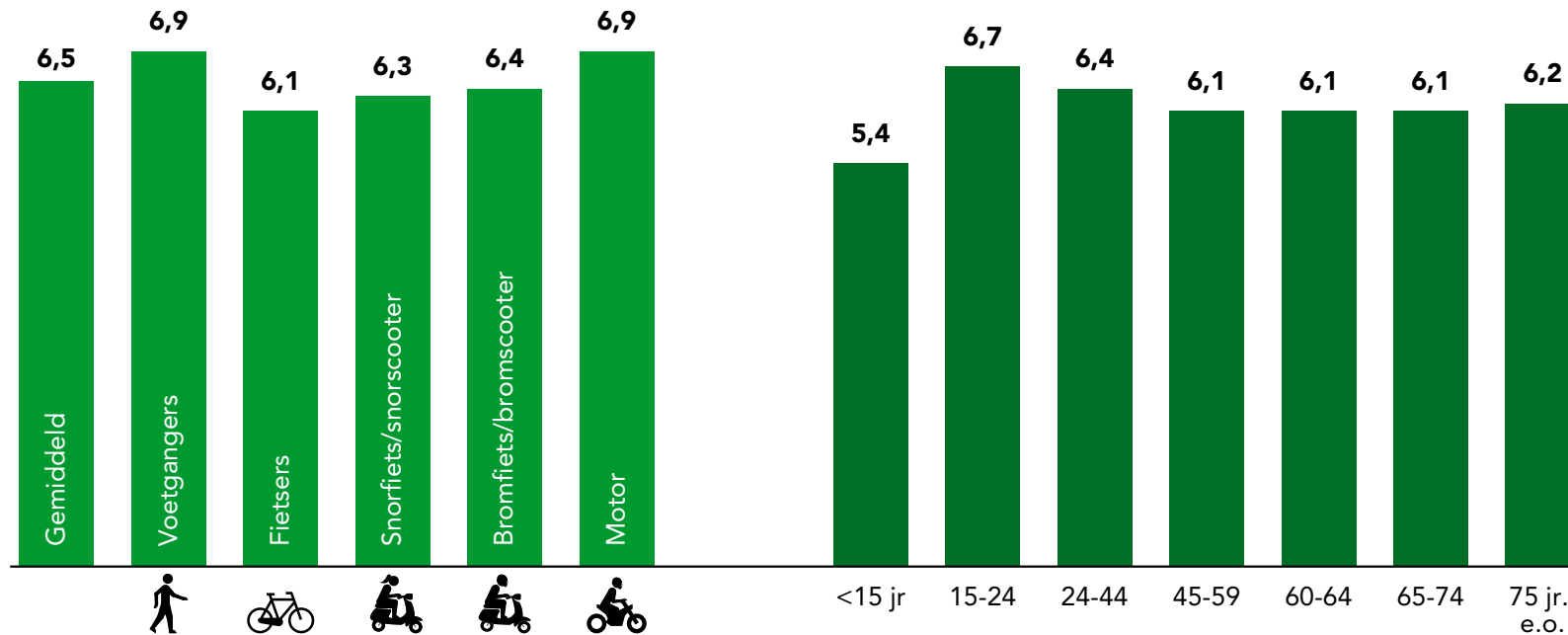


↳ Deel van Amsterdammers dat verkeersoverlast ervaart (2012-2014)

Bron: OIS, 2012-2015

In 2012 ervoer één op de drie Amsterdammers één of meer vormen van verkeersoverlast in de stad. In 2015 is dit licht gedaald naar 28%.

Fietsers voelen zich het minst veilig in het verkeer



↳ Ervaren verkeersveiligheid naar vervoerswijze in 2015

↳ Ervaren verkeersveiligheid fiets naar leeftijd 2015

Motorrijders en voetgangers zijn het meest positief over hun verkeersveiligheid in Amsterdam, zij geven gemiddeld een 6,9 als rapportcijfer. Fietsende jongeren onder de 15 voelen zich het minst veilig in het verkeer, zij (of hun

ouders) geven gemiddeld een 5,4. Alle ondervraagde fietsers samen geven hun verkeersveiligheid gemiddeld een 6,1. Voor snorfietzers is dit een 6,3 en voor bromfietzers een 6,4.

Samenvatting Beleving

- Tevredenheid met lokaal OV blijft groeien, die met taxi daalt licht.

Rapportcijfer tevredenheid bus, tram en metro



Rapportcijfer tevredenheid taxi



- Tevredenheid van fietsers daalt licht.

Rapportcijfer fietsers



- Tevredenheid over onderhoud van straten en stoepen stabiel.

Rapportcijfer tevredenheid onderhoud straten en stoepen



- Ervaren geluidsoverlast door verkeer nauwelijks gewijzigd.

Rapportcijfer ervaren geluidsoverlast



- Fietser voelt zich het minst veilig in het verkeer.

Rapportcijfer gevoel van verkeersveiligheid fietsers



Colofon

De Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2016 (ATB) is een jaarlijkse uitgave van de gemeente Amsterdam (team Onderzoek&Kennis van de RVE Verkeer en Openbare Ruimte).

- De gebruikte cijfers zijn gebaseerd op de meest recent beschikbare data.

- **Fotografie**

 - Cor Harteloh (voorblad)

 - Alphons Nieuwenhuis, pagina 4

 - Edwin van Eis, pagina 40, 73, 83

 - Richard Mouw, pagina 9, 26

- **Vormgeving en opmaak**

 - DSGN.FRM

- **Naast veel Amsterdamse collega's, danken wij de volgende organisaties voor hun bijdrage:**

 - Stadsregio Amsterdam, GVB, NS en CBS.

- **Voor vragen, opmerkingen en/of suggesties kunt u contact opnemen met:**

 - het team Onderzoek & Kennis via verkeersonderzoek@amsterdam.nl

- **Website**

 - <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/bereikbaar/thermometer/>