



Vervoerregio
Amsterdam

Regionale Thermometer Mobiliteit

Editie 2017

VOORWOORD

De Amsterdamse regio is continu in beweging, dit zien we dagelijks terug in het drukke verkeer en vervoer.

In deze **Regionale Thermometer Mobiliteit** vindt u een aantal gegevens en ontwikkelingen over de mobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam. De Thermometer geeft met cijfers, kaarten en andere visualisaties een beeld van verschillende onderwerpen rond verkeer en vervoer. Hiermee willen we bestuurders, raadsleden, gemeenten, bewoners en andere belangstellenden informeren en ondersteunen bij het maken van beleid. In de Thermometer benutten we diverse databronnen die we ter beschikking hebben, zoals het landelijke mobiliteitsonderzoek OViN (vanaf 2018 ODIN).

Bij veel onderwerpen kijken we terug naar de ontwikkeling in de afgelopen periode, of naar de meest recente stand van zaken. Bij sommige onderwerpen geven we ook een beeld van de prognose voor de komende periode. De cijfers kunnen helpen om mobiliteitsvraagstukken, opgaven en knelpunten in beeld te brengen, waarmee de regio, of een gemeente nu en in de toekomst te maken heeft. Ook kunnen de cijfers worden gebruikt voor onderbouwing en monitoring van beleid en projecten.

De Thermometer richt zich op de vijftien gemeenten die samen de Vervoerregio Amsterdam vormen. We presenteren de informatie voor de Vervoerregio als geheel, per deelregio Noord, Zuid en Amsterdam, of per gemeente. Dit hangt vooral af van de beschikbare cijfers.

De Regionale Thermometer borduurt gedeeltelijk voort op de Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid, die de gemeente Amsterdam in 2015 en 2016 heeft gepubliceerd. Het Team Verkeersonderzoek van gemeente Amsterdam Verkeer en Openbare Ruimte was dan ook nauw betrokken bij de totstandkoming van de Regionale Thermometer. Een aantal onderwerpen uit de Amsterdamse Thermometer komt terug, maar nu op regionaal niveau. Zo krijgen we een beter beeld van de verschillen en overeenkomsten binnen de regio.

Net als in de Amsterdamse Thermometer hebben we de onderwerpen ingedeeld in de thema's Invloeden, Aanbod, Gebruik, Effecten en Beleving.

INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING EN TOELICHTING	04
INVLOEDEN	12
AANBOD	29
GEBRUIK	41
EFFECTEN	71
BELEVING	78

SAMENVATTING

INVLOEDEN

Afgelopen twintig jaar zagen we een sterke groei van o.a. bevolking, woningvoorraad, toerisme en vliegverkeer. Deze groei gaat ook het komende decennium door.

AANBOD

Het autobezit verschilt per gebied en per leeftijdsklasse. Het is het laagst onder Amsterdammers en jongeren. Ook het brom- en snorfietsbezit verschilt per gebied. De snorscooter is al jarenlang in opkomst terwijl het brommerbezit daalt.

GEBRUIK

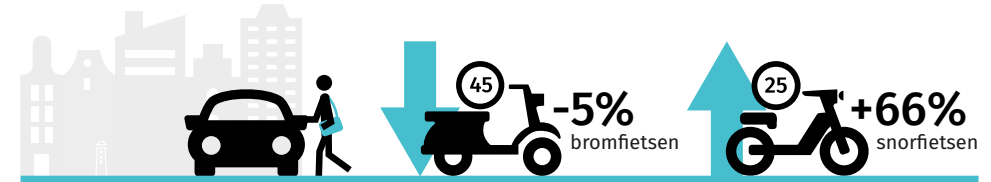
De meeste verplaatsingen zien we binnen deelregio's, deze gaan voor 60% per fiets of te voet. De modal split verschilt per gebied, leeftijdsklasse en verplaatsingsmotief. Het aantal in- en uitstappers op stations in de regio groeit, en ook het aantal reizigerskilometers in de OV-concessies.

EFFECTEN

In 2016 waren er 34 verkeersdoden in de Vervoerregio. Dit aantal fluctueerde tussen 2010 en 2016. Fietzers vormden met 26% het grootste deel. Ook valt het relatief hoge aandeel op onder brom- en snorfietsers en motorrijders.

BELEVING

De concessie Waterland was in 2017 met 8,0 de hoogst gewaardeerde vastelandsconcessie van Nederland. Ook in de concessies Zaanstreek, Amsterdam en Amsteland-Meerlanden zien we een stijgende of stabiele waardering.



Definitie

onderzoeksgebieden

De Vervoerregio Amsterdam bestaat uit 15 gemeenten. We presenteren de resultaten op verschillende schaalniveaus: voor de Vervoerregio als geheel, per deelregio of per gemeente. We hebben drie deelregio's gedefinieerd: Noord, Zuid en Amsterdam.



De deelregio's Noord en Zuid bestaan uit de volgende gemeenten:

DEELREGIO NOORD

- ① Beemster
- ② Edam-Volendam
- ③ Purmerend
- ④ Wormerland
- ⑤ Zaanstad
- ⑥ Oostzaan
- ⑦ Landsmeer
- ⑧ Waterland

DEELREGIO ZUID

- ⑨ Haarlemmermeer*
- ⑩ Aalsmeer
- ⑪ Uithoorn
- ⑫ Amstelveen
- ⑬ Ouder-Amstel
- ⑭ Diemen

* De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude fuseert per 1 januari 2019 met de gemeente Haarlemmermeer en wordt daarmee onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam. Vanwege de vergelijkbaarheid met toekomstige edities van de Regionale Thermometer Mobiliteit, zijn we er in deze editie al vanuit gegaan dat de gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude onderdeel is van de Vervoerregio. In een enkel geval staan de beide gemeenten nog apart vermeld.

Definitie

OV-concessiegebieden

De Vervoerregio Amsterdam is beheerder van 4 OV-concessiegebieden voor de uitvoering van het stads- en streekvervoer.



Het OV in de concessiegebieden wordt uitgevoerd door de vervoerders GVB, EBS en Connexxion en kent onderstaande toedeling over de 15 gemeenten;

WATERLAND (VERVOERDER EBS)

- ① Beemster
- ② Edam-Volendam
- ③ Purmerend
- ④ Wormerland
- ⑦ Landsmeer
- ⑧ Waterland

ZAANSTREEK (VERVOERDER CONNEXION)

- ⑤ Zaanstad
- ⑥ Oostzaan

AMSTELLAND – MEERLANDEN (VERVOERDER CONNEXION)

- ⑨ Haarlemmermeer*
- ⑩ Aalsmeer
- ⑪ Uithoorn
- ⑫ Amstelveen
- ⑬ Ouder-Amstel (Ouderkerk)

AMSTERDAM (VERVOERDER GVB)

- ⑬ Ouder-Amstel (Duivendrecht)
- ⑭ Diemen
- ⑮ Amsterdam

* De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude fuseert per 1 januari 2019 met de gemeente Haarlemmermeer en wordt daarmee onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam.

Definities

reizigers

■ **BEWONER**

Persoon die woont binnen het gebied waarover je een uitspraak doet.

■ **BEZOEKER**

Persoon die woont buiten het gebied waarover je een uitspraak doet.

■ **PASSAGIER SCHIPHOL**

Alle passagiers op lijndienst- en niet-lijndienstvluchten, inclusief niet-betalende passagiers, bemanning en baby's. Daarbinnen geldt de volgende onderverdeling:

☐ **Originating & Destinating (O&D) passagiers**

Hun vlucht start of eindigt op Schiphol.

☐ **Transfer passagiers**

Zij landen op Schiphol en stappen direct over op een vertrekkende vlucht, met verschillende vliegtuigen en vluchtnummers. Zij worden 2 keer geteld: zowel bij de aankomende als de vertrekkende vlucht. Niet meegerekend zijn transitopassagiers: zij komen aan en vertrekken met hetzelfde vliegtuig.

Definities

verplaatsingen

■ HERKOMST-BESTEMMINGSRELATIE

Relatie tussen twee geografische punten of gebieden, waarbij de behoefte bestaat aan vervoer van personen of goederen tussen deze punten of gebieden. In deze Regionale Thermometer Mobiliteit gaat het om vervoer van personen.

■ REIZIGERSKILOMETER

Meeteenheid voor de vervoersprestatie, overeenkomend met de verplaatsing van een reiziger over een afstand van 1 kilometer.

■ VERPLAATSING

Reis van herkomst naar bestemming met 1 verplaatsingsmotief, ongeacht of hierbij 1 of meerdere vervoermiddelen worden gebruikt. B.v. de afgelegde afstand van huis naar werk is 1 verplaatsing.

■ VERPLAATSINGSMOTIEF

De bezigheid op het bestemmingsadres van een verplaatsing.

■ VERPLAATSINGSMOTIEF BEZOEK

Visite en logeren.

■ VERPLAATSINGSMOTIEF ONDERWIJS

Onderwijs of cursus.

■ VERPLAATSINGSMOTIEF SOCIAAL-RECREATIEF

Toeren, wandelen, sport en hobby.

■ VERPLAATSINGSMOTIEF WERK

Van en naar het werk; zakelijk bezoek in de werksfeer.

■ VERPLAATSINGSMOTIEF WINKELEN

Winkelen en boodschappen doen.

■ WOON-WERKRELATIE

Herkomst-bestemmingsrelatie tussen de woon- of verblijfsplaats en de plaats waar arbeid wordt verricht.

Definities

vervoerwijzen

AUTO

Personenauto, taxi, huurauto, ziekenwagen, camper, bestelwagens ontworpen voor en voornamelijk gebruikt voor het vervoer van reizigers. Het gaat om voertuigen met maximaal negen zitplaatsen (met inbegrip van de bestuurdersplaats). Bij pagina's over het bezit van auto's zijn lease-auto's niet meegerekend. Bij pagina's over het gebruik van auto's (o.a. modal split) gaat het zowel om bestuurders als passagiers.

BROMFIETS

Voertuig met een maximumsnelheid van 45 km/uur, met een verbrandingsmotor met cilinderinhoud van maximaal 50 cm³ of een elektromotor met een vermogen van maximaal 4 kW. Het betreft voertuigen in scooter- dan wel brommeruitvoering. De scooter heeft kleine, brede wielen; de voeten worden tussen stuur en zadel naast elkaar geplaatst.

BROMMOBIEL

Voertuig op 4 wielen, met een maximumsnelheid van 45 km/uur en een gewicht van minder dan 350 kg. De term brommobiel is voor de wet onbekend. Wettelijk vallen alle brommobielen onder de classificatie bromfiets.

FIETS

Het gaat om alle typen fietsen, elektrisch en niet-elektrisch.

MODAL SPLIT

Procentuele verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten). Deze kan worden berekend naar aantal verplaatsingen (zoals in deze Regionale Thermometer Mobiliteit) of naar voertuigkilometers.

OV

Openbaar Vervoer. Dit is door iedereen te gebruiken, volgens een dienstregeling met vastgestelde haltes en routes. Het gaat om bus, tram, metro en trein. In de Regionale Thermometer verschilt het per onderwerp of OV wel of geen trein bevat. Dit is op de betreffende pagina's aangegeven.

OVERIG, BIJ MODAL SPLIT

Touringcar/bus (besloten busvervoer), camper, taxi, motor, skates/skeelers/step, gehandicaptenvervoermiddel.

SNORFIETS

Voertuig op twee wielen met een maximumsnelheid van 25 km/uur. Het betreft voertuigen in scooter- dan wel brommeruitvoering. De snorscooter heeft kleine, brede wielen; de voeten worden tussen stuur en zadel naast elkaar geplaatst. De term snorfiets is voor de wet onbekend. Wettelijk vallen alle snorfietsen onder de classificatie bromfiets.

VERVOERWIJZE

Het vervoermiddel tijdens de verplaatsing. Als er sprake is van meerdere vervoermiddelen, dan gaat het om de hoofdvervoerwijze (de belangrijkste vervoerwijze van de verplaatsing). B.v. bij een verplaatsing van huis naar werk met de fiets naar het station, dan de trein en daarna te voet naar kantoor, wordt de verplaatsing als treinverplaatsing geteld.

Definities

overig

■ BEVOLKING

De bewoners van een bepaald gebied, die zijn opgenomen in het bevolkingsregister van een gemeente.

■ BEVOLKINGSDICHTHEID

Bevolking per km² land.

■ ERNSTIG VERKEERSGEWONDE

Slachtoffer met ernstig letsel dat als gevolg van een verkeers-ongeval is opgenomen in het ziekenhuis en niet binnen 30 dagen is overleden. De ernst van het letsel wordt bepaald volgens een internationaal gebruikte maat.

■ HUISHOUDEN (PARTICULIER)

1 of meer personen die samen een woonruimte bewonen en zichzelf niet-bedrijfsmatig voorzien van de dagelijkse behoeften.

■ LUCHTVRACHT SCHIPHOL

Totaal vervoerde ladinggewicht in de aangekomen en vertrokken verkeersvluchten van luchtvaartmaatschappijen in het handelsverkeer, exclusief post en handbagage van passagiers.

■ OV-CONCESSIE

Exclusief recht voor de exploitatie van openbaar vervoer in een bepaald gebied.

■ OVIN

Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland. Jaarlijks onderzoek over de mobiliteit van de Nederlandse bevolking, uitgevoerd door het CBS. OVIN is vanaf 1 januari 2018 opgevolgd door ODIN.

■ ODIN

Onderzoek Onderweg in Nederland. Zowel OVIN als ODIN werkt met een vragenlijst, ingevuld door willekeurig gekozen mensen.

■ WLO-SCENARIO'S

Scenario's van het PBL (Planbureau voor de Leefomgeving) en het CPB (Centraal Planbureau), die mogelijke ontwikkelingen schetsen voor Nederland in 2030 en 2050. WLO staat voor 'Welvaart en Leefomgeving'. De scenario's gaan o.a. over verstedelijking, mobiliteit en energie. Voor beide jaren is er een scenario Hoog en Laag. Scenario Hoog combineert een relatief hoge bevolkingsgroei met hoge economische groei. Scenario Laag kent een meer gematigde demografische ontwikkeling en een meer bescheiden economische groei. De scenario's zijn de basis voor veel beleidsbeslissingen op het gebied van de fysieke leefomgeving in Nederland.

■ WONINGVOORRAAD

Aantal woningen in een bepaald gebied, die zijn opgenomen in de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Het gaat om zelfstandige woningen met eigen voorzieningen als toilet, keuken, en douche, en b.v. niet om studentenkamers.

- Net als in de Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid hebben we de onderwerpen ingedeeld in de thema's Invloeden, Aanbod, Gebruik, Effecten en Beleving. Per thema is er een samenvatting in tekst en beeld. De samenvatting op blz. 4 geeft voor alle thema's samen de belangrijkste constatering weer.
- Op elke pagina staat de bron vermeld. We hebben vooral gebruik gemaakt van cijfers van het CBS: de website Statline en het mobiliteitsonderzoek OViN (zie ook bij Definities overig).
- Het geografische detailniveau verschilt per onderwerp, afhankelijk van de beschikbare cijfers. Sommige cijfers zijn op gemeenteniveau beschikbaar. Cijfers uit OViN kunnen meestal tot op deelregioniveau betrouwbaar worden gepubliceerd.
- Belangrijke aandachtspunten bij het lezen van cijfers uit OViN zijn: 1) Bij pagina's over modal split zijn de aandelen van de verschillende vervoerwijzen altijd gebaseerd op de belangrijkste vervoerwijze die deelnemers aan de OViN-enquête invullen voor hun verplaatsingen. Als iemand b.v. naar het station fiets en vervolgens het grootste deel met het OV reist, dan is OV de hoofdvervoerwijze. 2) Bij pagina's over het gebruik van auto's (o.a. modal split) gaat het zowel om bestuurders als passagiers.
- Bij de meeste onderwerpen geven we de actuele stand van zaken weer, of de ontwikkeling tijdens het recente verleden. Bij enkele onderwerpen vindt u prognoses, op basis van prognoses die landelijk of regionaal vaak worden gebruikt.
- Voor deze editie 2017 van de Regionale Thermometer Mobiliteit hebben we vooral cijfers gebruikt die tot en met 2016 of begin 2017 zijn geactualiseerd. Niet alle gebruikte cijfers worden jaarlijks bijgewerkt. Daarom hebben we bij sommige onderwerpen ook cijfers uit 2014 of 2015 gebruikt.

INVLOEDEN

Onderwerpen die invloed hebben op de mobiliteit in de Vervoerregio Amsterdam



INHOUDSOPGAVE

Bevolkingsgroei in de Vervoerregio	15
Bevolkingsgroei per gemeente	16
Bevolkingsprognose Vervoerregio en omgeving	17
Bevolkingsprognose per deelregio en gemeente	18
Bevolkingsgroei naar leeftijdsklasse Vervoerregio	19
Bevolkingsgroei naar leeftijdsklasse per gebied	20
Bevolkingsdichtheid per deelregio en gemeente	21
Bevolkingsdichtheid per buurt	22
Groei woningvoorraad per gemeente	23
Woningvoorraad & prognose per gemeente	24
Hotelovernachtingen in de Vervoerregio	25

INHOUDSOPGAVE

Passagiersvolume Schiphol	26
Luchtvracht volume Schiphol	27
Samenvatting INVLOEDEN	28

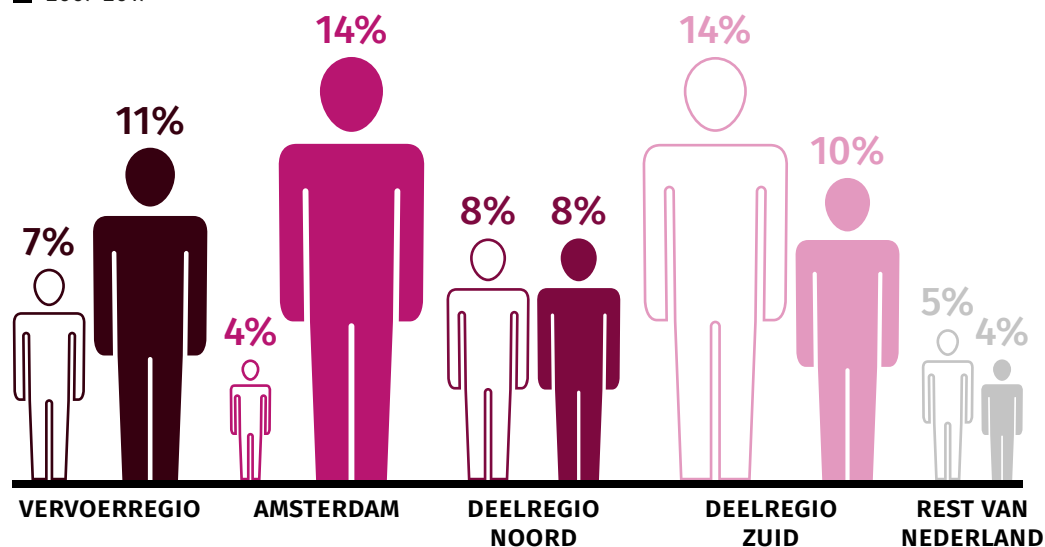
Bevolkingsgroei

in de Vervoerregio, periode 1997 – 2017

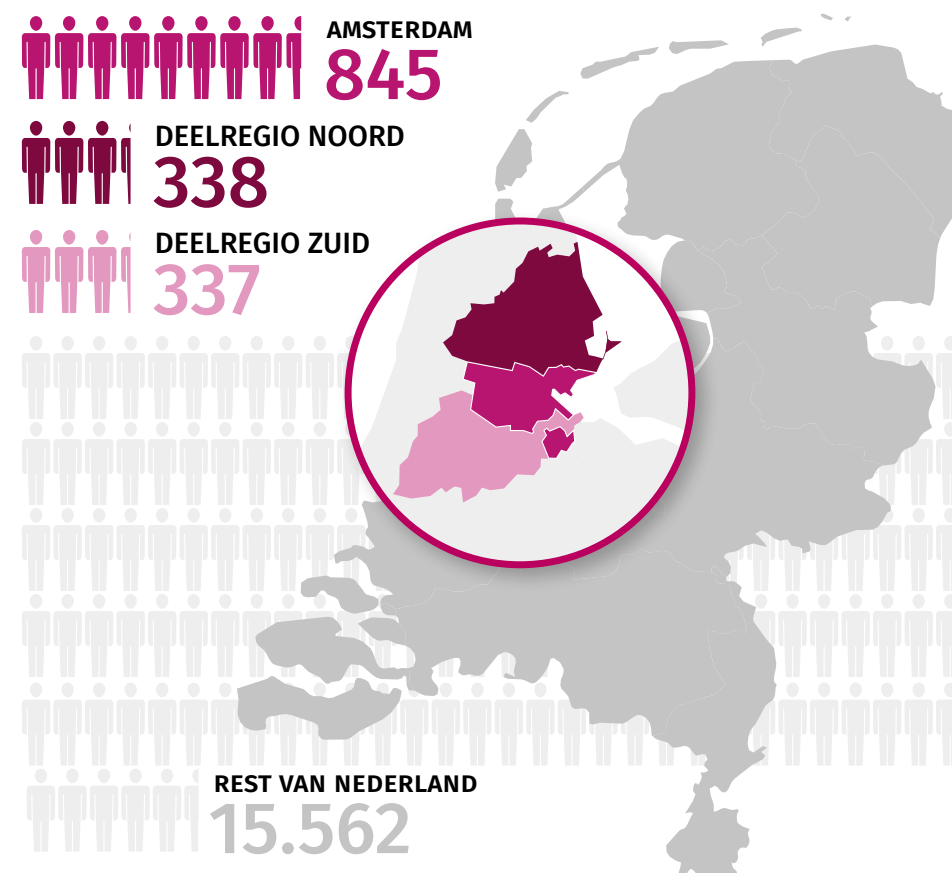
De bevolking in de Vervoerregio groeide de laatste 20 jaar duidelijk sneller dan die van Nederland als geheel, sinds 2007 zelfs bijna drie keer zo snel. Dit zorgt voor een grote woon-, werk- en mobiliteitsbehoefte en -opgave. De Vervoerregio heeft in 2017 in totaal circa 1,5 miljoen inwoners.

Ontwikkeling aantal inwoners in procenten in Nederland en de Vervoerregio Amsterdam

□ 1997-2007
■ 2007-2017



Aantal inwoners op 1 januari 2017



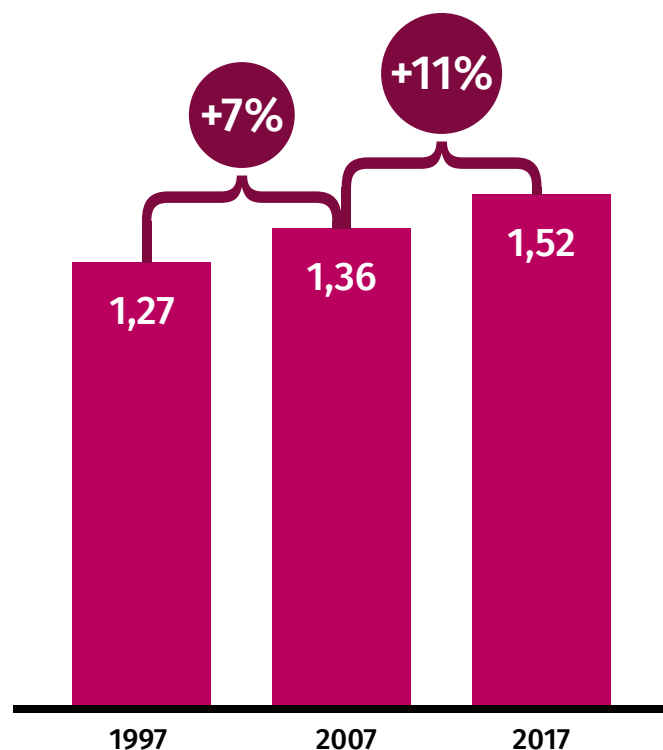
↳ Aantal inwoners x 1.000

Bevolkingsgroei

per gemeente, 1997 - 2017

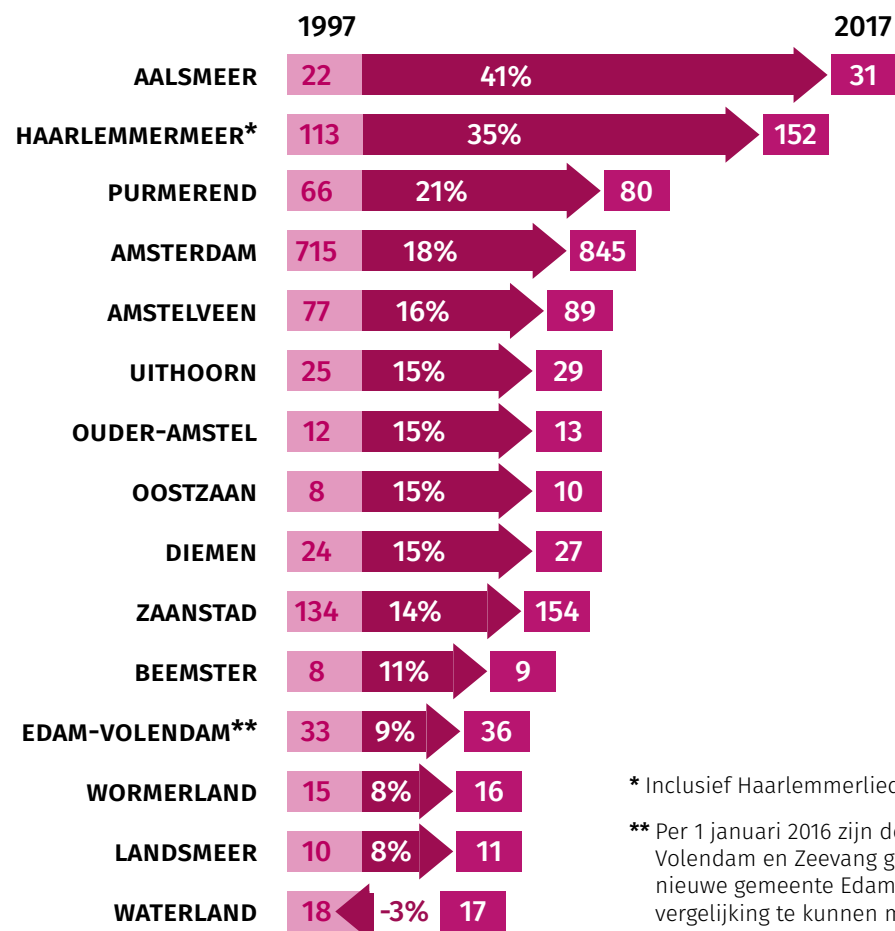
In procenten groeide tussen 1997 en 2017 de bevolking van Aalsmeer het sterkst. De absolute groei was verreweg het grootst in Amsterdam en daarna in Haarlemmermeer, Zaanstad, Purmerend en Amstelveen.

Bevolkingsgroei Vervoerregio



↳ Aantal inwoners x 1.000.000

Bevolkingsgroei per gemeente



↳ Aantal inwoners x 1.000

* Inclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude

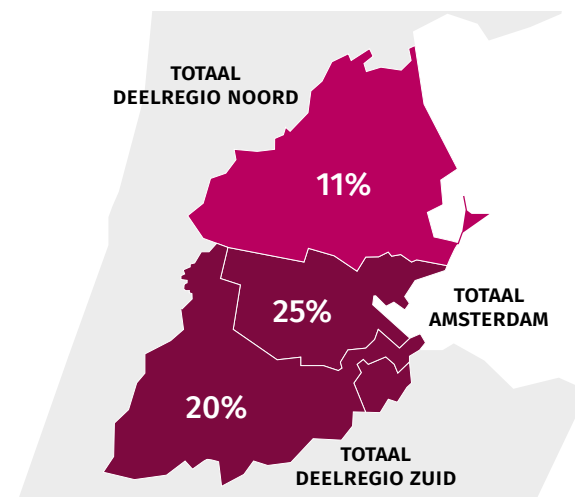
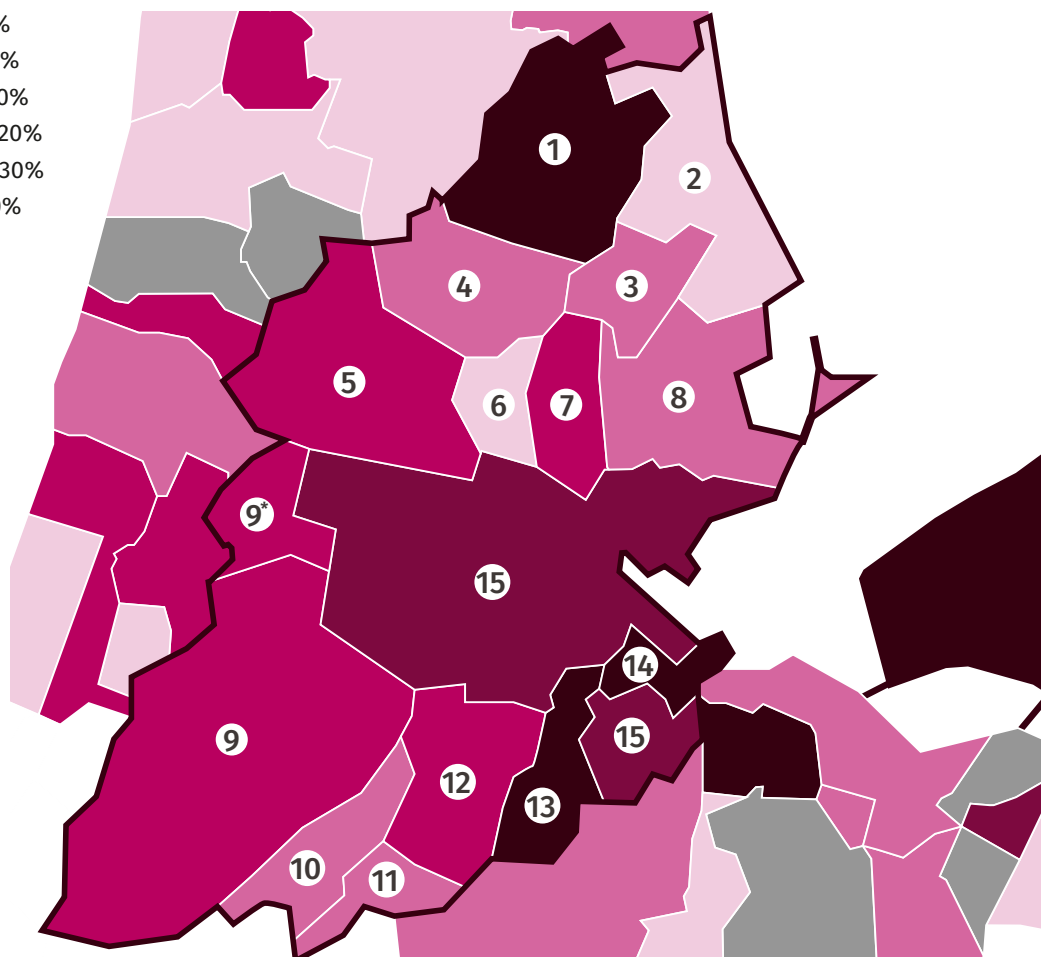
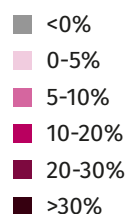
** Per 1 januari 2016 zijn de gemeenten Edam-Volendam en Zeevang gefuseerd tot de nieuwe gemeente Edam-Volendam. Om een vergelijking te kunnen maken is Zeevang toegevoegd aan Edam-Volendam in de cijfers van 1997.

Bevolkingsprognose

Vervoerregio en omgeving, 2017 – 2040

In alle gemeenten in de Vervoerregio wordt tot 2040 een verdere groei van de bevolking verwacht, in totaal 20%. Dit is vergelijkbaar met de groei van 1997 – 2017.

Verwachte ontwikkeling aantal inwoners per gemeente



DEELREGIO NOORD

- ① Beemster
- ② Edam-Volendam
- ③ Purmerend
- ④ Wormerland
- ⑤ Zaanstad
- ⑥ Oostzaan
- ⑦ Landsmeer
- ⑧ Waterland

DEELREGIO ZUID

- ⑨ Haarlemmermeer*
- ⑩ Aalsmeer
- ⑪ Uithoorn
- ⑫ Amstelveen
- ⑬ Ouder-Amstel
- ⑭ Diemen

AMSTERDAM

- ⑮ Amsterdam

* De gemeente Haarlemmerliede en Spaarnwoude fuseert per 1 januari 2019 met de gemeente Haarlemmermeer en wordt daarmee onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam

Bevolkingsprognose

per deelregio en gemeente, 2017 – 2040

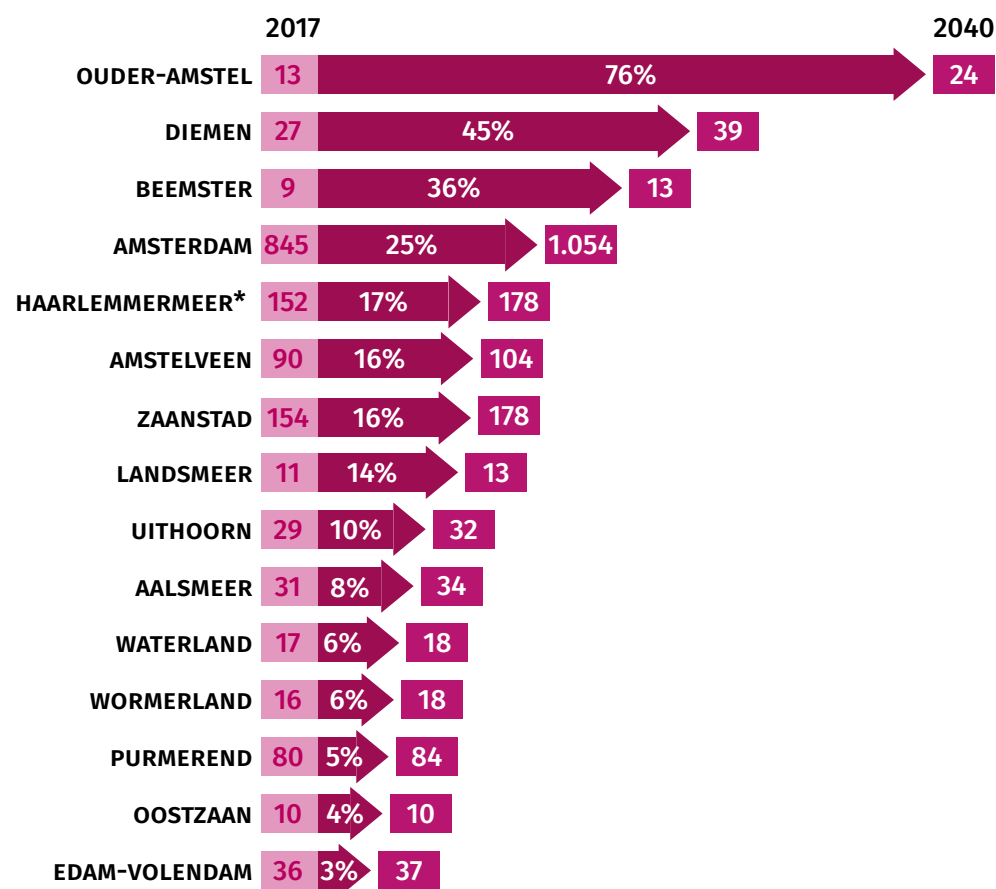
Volgens de prognose groeien Ouder-Amstel en Diemen in procenten het sterkst. De grootste absolute groei wordt verwacht in Amsterdam (209.000), Haarlemmermeer (26.000) en Zaanstad (24.000).

Prognose per deelregio



↳ Aantal inwoners x 1.000

Prognose per gemeente



↳ Aantal inwoners x 1.000

* Inclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Bevolkingsgroei naar leeftijdsklasse

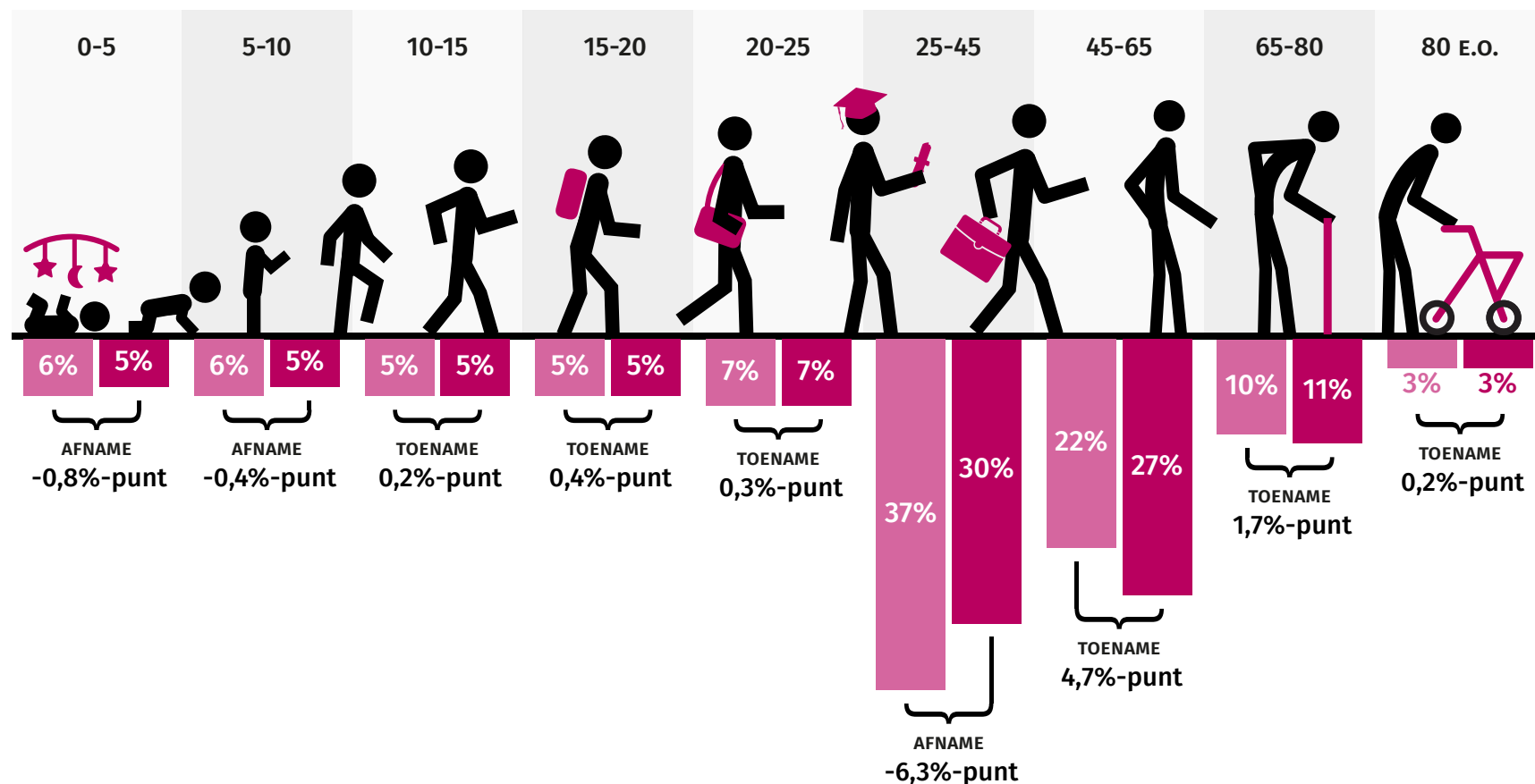
Vervoerregio, 1997 – 2017

De leeftijdsopbouw veranderde: het aandeel mensen van 25 – 45 jaar nam af en het aandeel van 45 – 65 jaar en ouder nam toe.

Leeftijdsopbouw 1997 – 2017

1997

2017



Bevolkingsgroei naar leeftijdsklasse

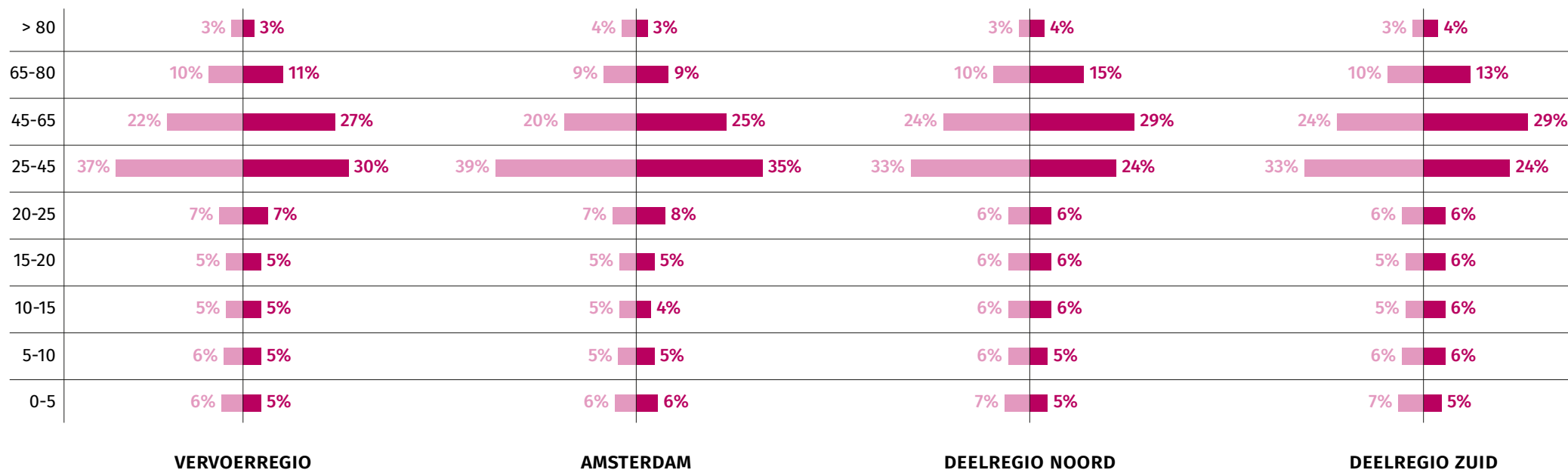
per gebied, 1997 – 2017

De leeftijdsopbouw veranderde: het aandeel mensen van 25 – 45 jaar nam af en het aandeel van 45 – 65 jaar en ouder nam toe. Dit zie je het sterkst in de deelregio's Noord en Zuid. In Amsterdam is het aandeel 65+ nog niet gegroeid. Het aandeel jongeren van 0 – 20 blijft overal vrij stabiel.

Leeftijdsopbouw 1997 - 2017

■ 1997

■ 2017

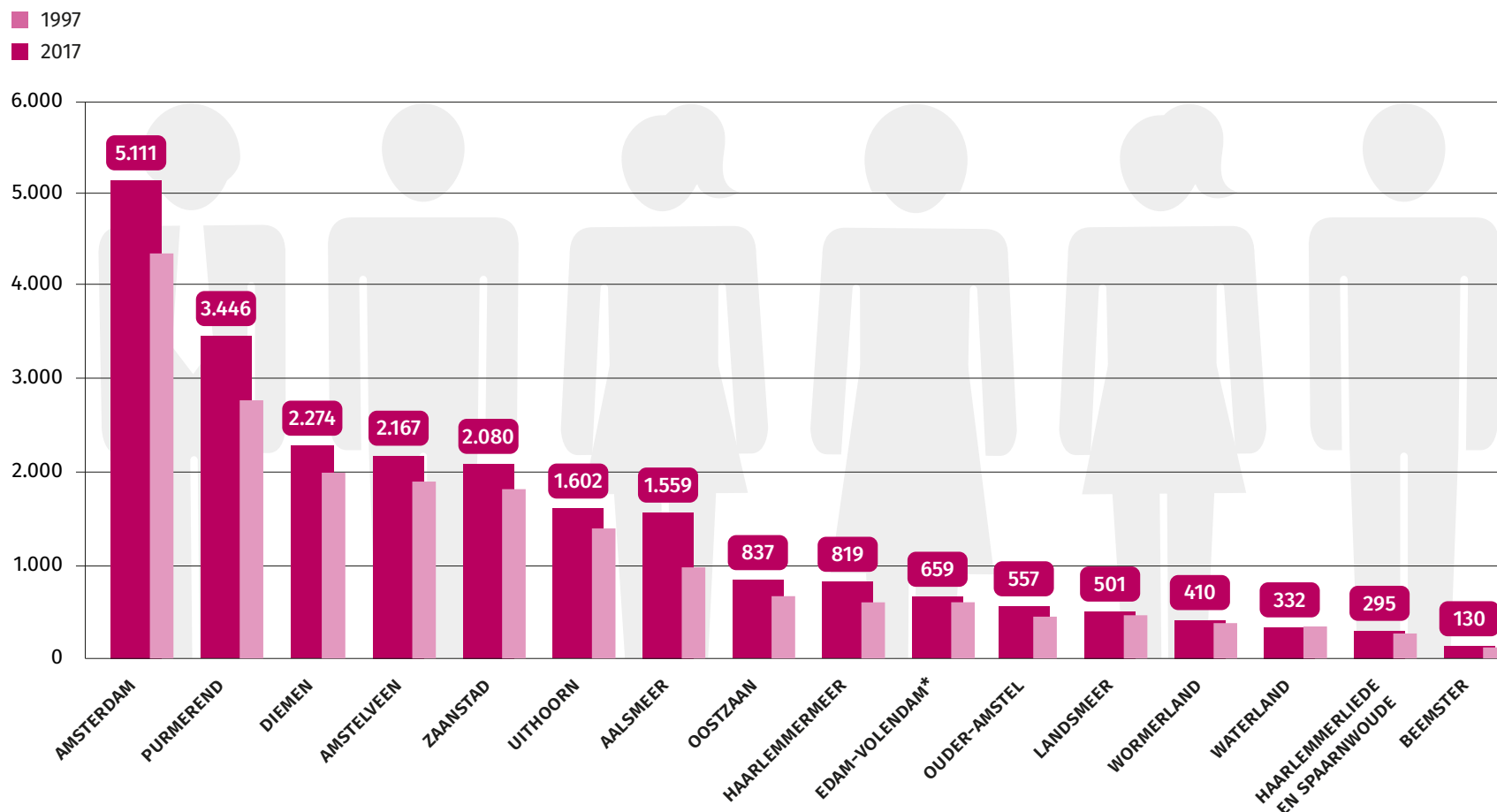


Bevolkingsdichtheid

per gemeente, 1997 – 2017

De bevolkingsdichtheid nam relatief het sterkst toe in Aalsmeer en absoluut in Amsterdam en Purmerend.

Inwoners per km²



* Per 1 januari 2016 zijn de gemeenten Edam-Volendam en Zeevang gefuseerd tot de nieuwe gemeente Edam-Volendam. Om een vergelijking te kunnen maken is Zeevang toegevoegd aan Edam-Volendam in de cijfers van 1997.

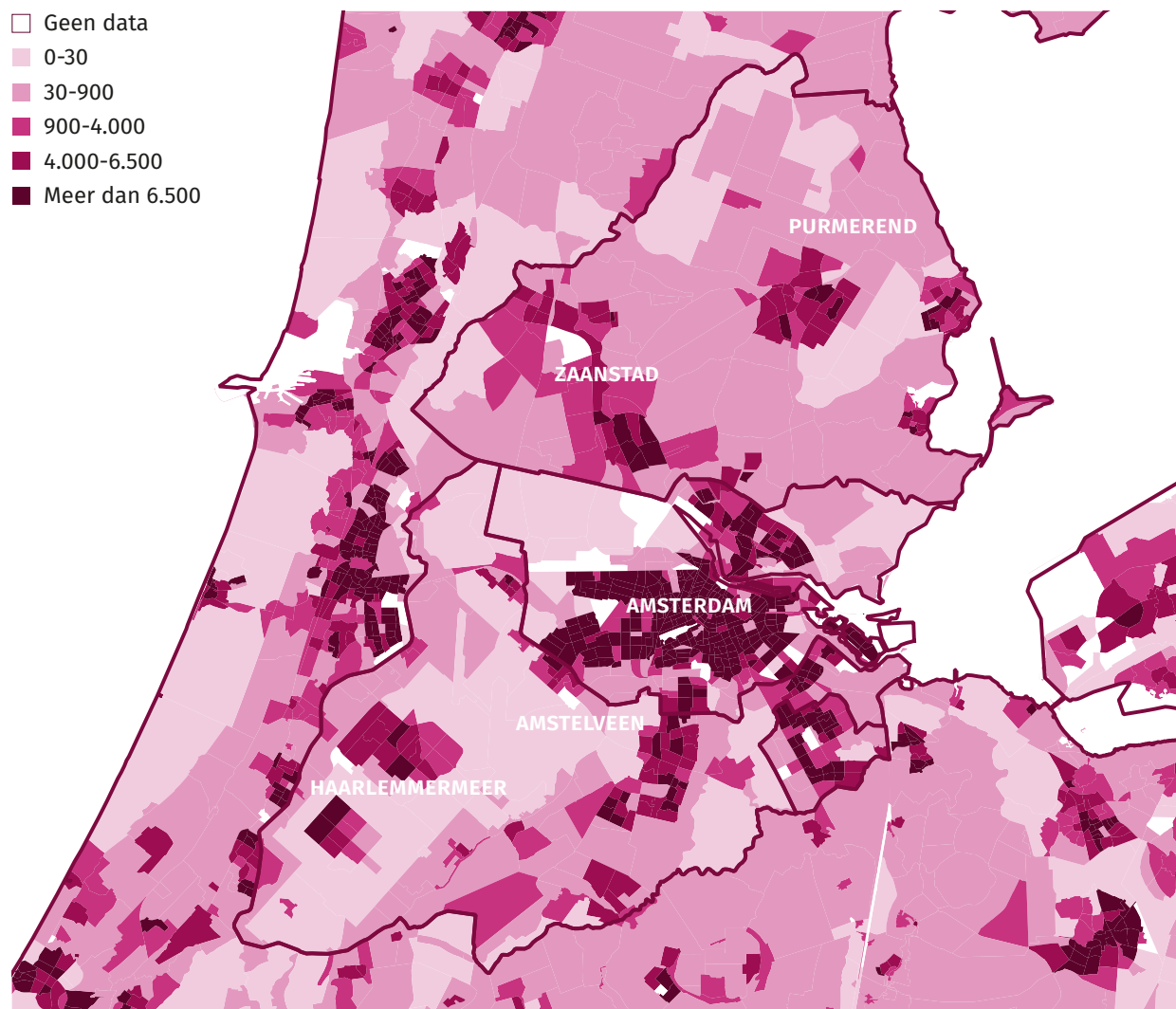
Bevolkingsdichtheid

per buurt, 2017

De onderstaande kaart geeft een beeld van de bevolkingsdichtheid per buurt in de regio.

Aantal inwoners per km²

- Geen data
- 0-30
- 30-900
- 900-4.000
- 4.000-6.500
- Meer dan 6.500

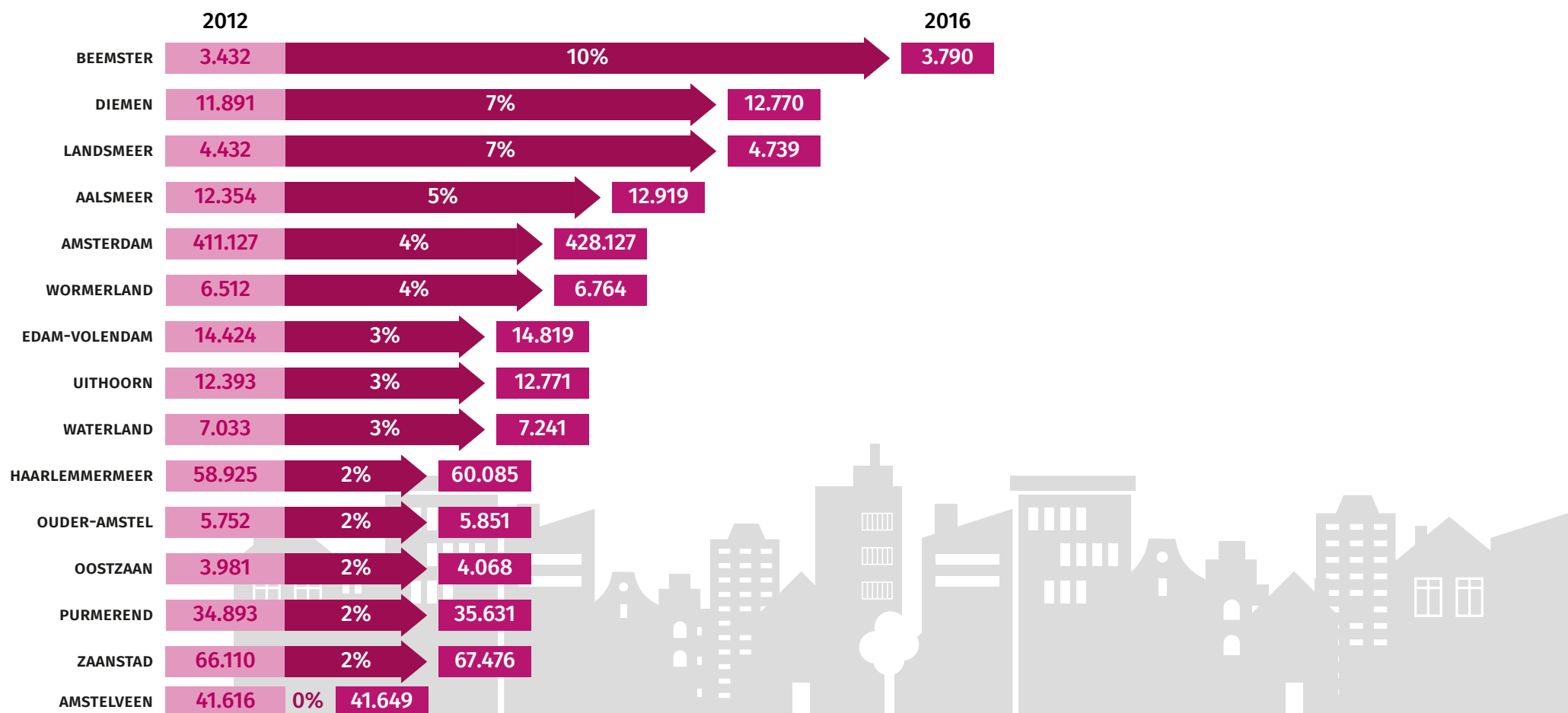


Groei woningvoorraad

per gemeente, 2012 – 2016

Verreweg de meeste nieuwe woningen zijn in Amsterdam gebouwd. De gemeenten Beemster, Diemen en Landsmeer bouwden relatief juist veel woningen.

Toename aantal woningen

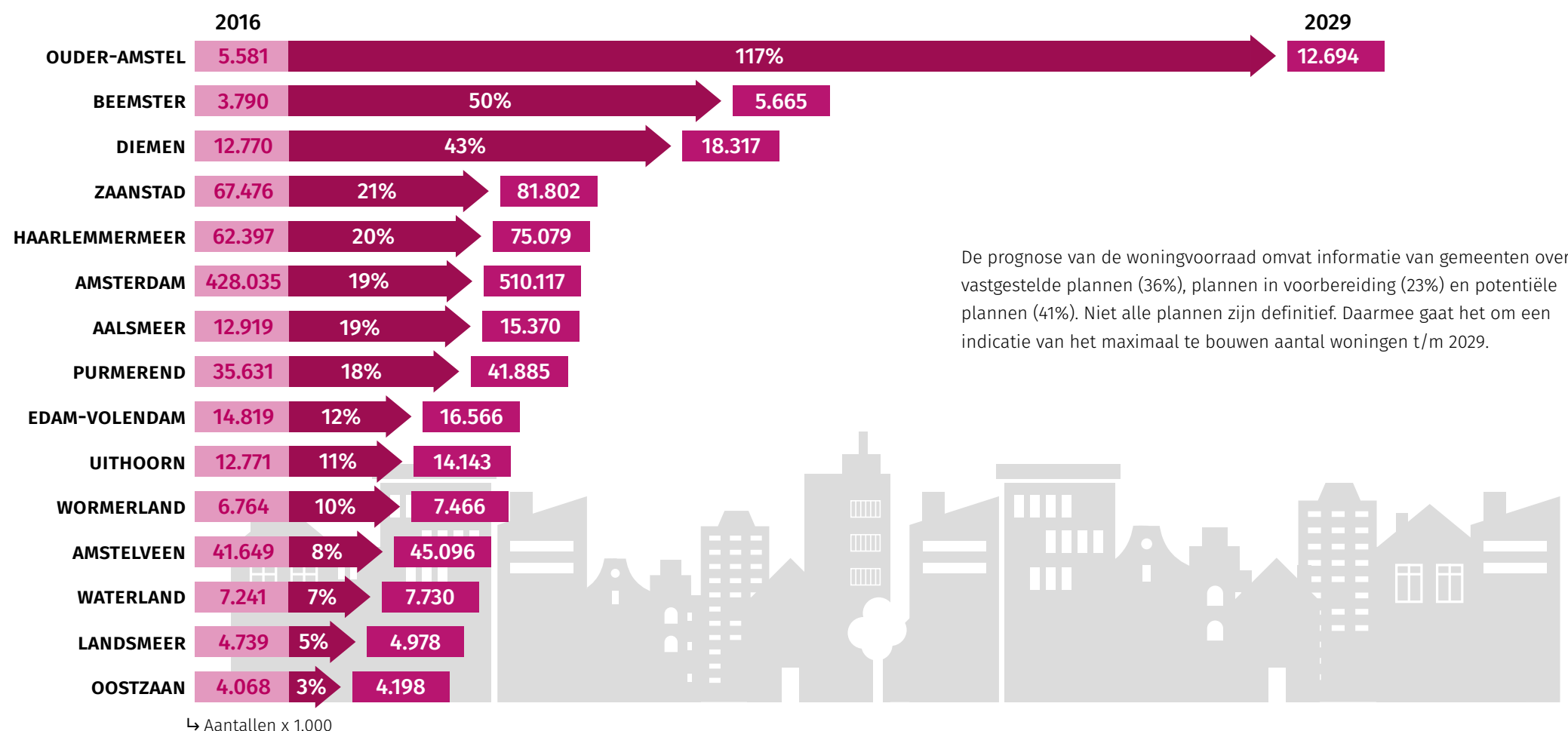


Woningvoorraad & prognose

per gemeente, 2016 – 2029

De woningvoorraad in de Vervoerregio bedroeg eind 2016 in totaal 721.000 woningen. Op basis van de nu bekende bouwplannen groeit de woningvoorraad t/m 2029 naar verwachting met maximaal 140.000 woningen. Dit is een toename van 19%. De grootste groei in procenten wordt verwacht in Ouder-Amstel (117%) en Beemster (49%). De grootste absolute groei wordt verwacht in Amsterdam, met maximaal 82.000 nieuwe woningen.

Woningvoorraad eind 2016 en groeiprognose t/m 2029

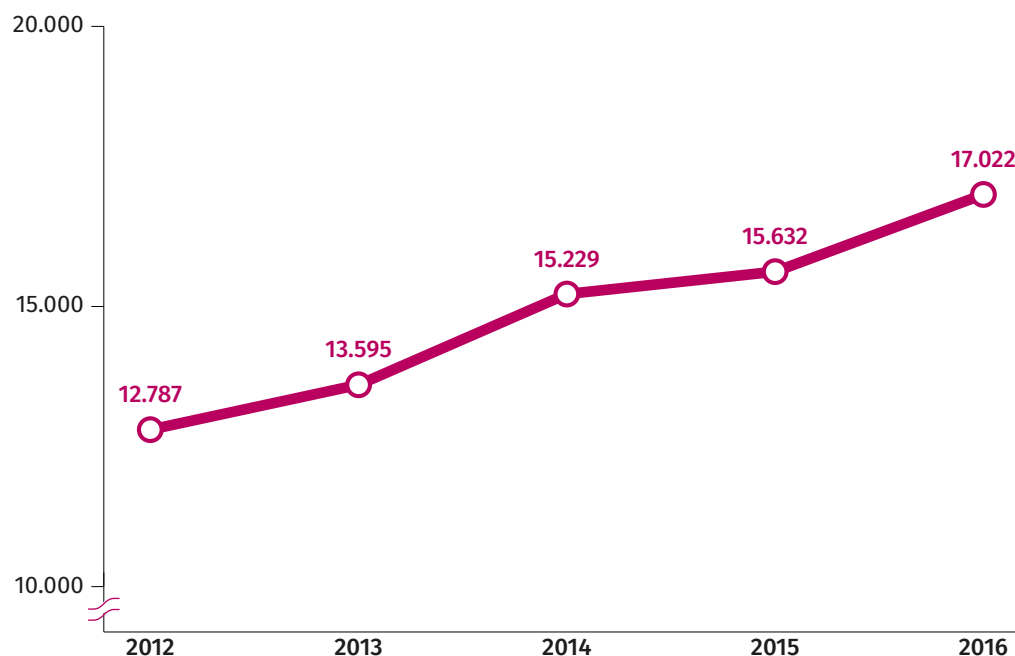


Hotelovernachtingen

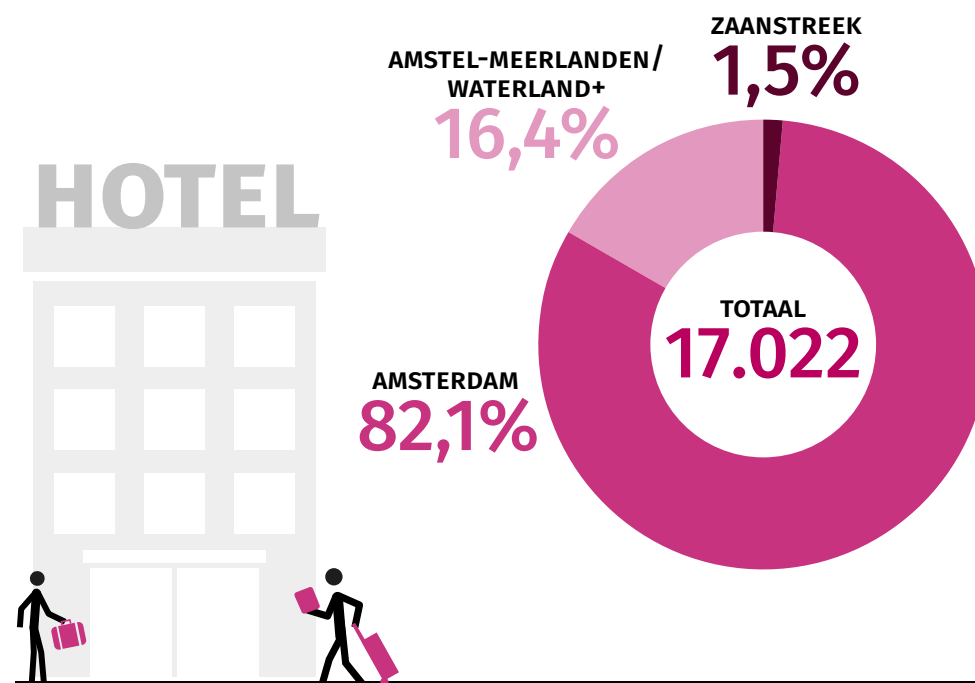
in de Vervoerregio, 2012 – 2016

Het aantal hotelovernachtingen in de Vervoerregio steeg van 2012 – 2016 met 33%. Het aandeel overnachtingen in Amsterdam ligt tamelijk stabiel op ruim 80%. Hotelovernachtingen in Amstel-Meerlanden/Waterland+ vinden voor een groot deel plaats op en rond Schiphol.

Aantal hotelovernachtingen exclusief Airbnb



Verdeling hotelovernachtingen over de drie gebieden, 2016



↳ Aantallen x 1.000

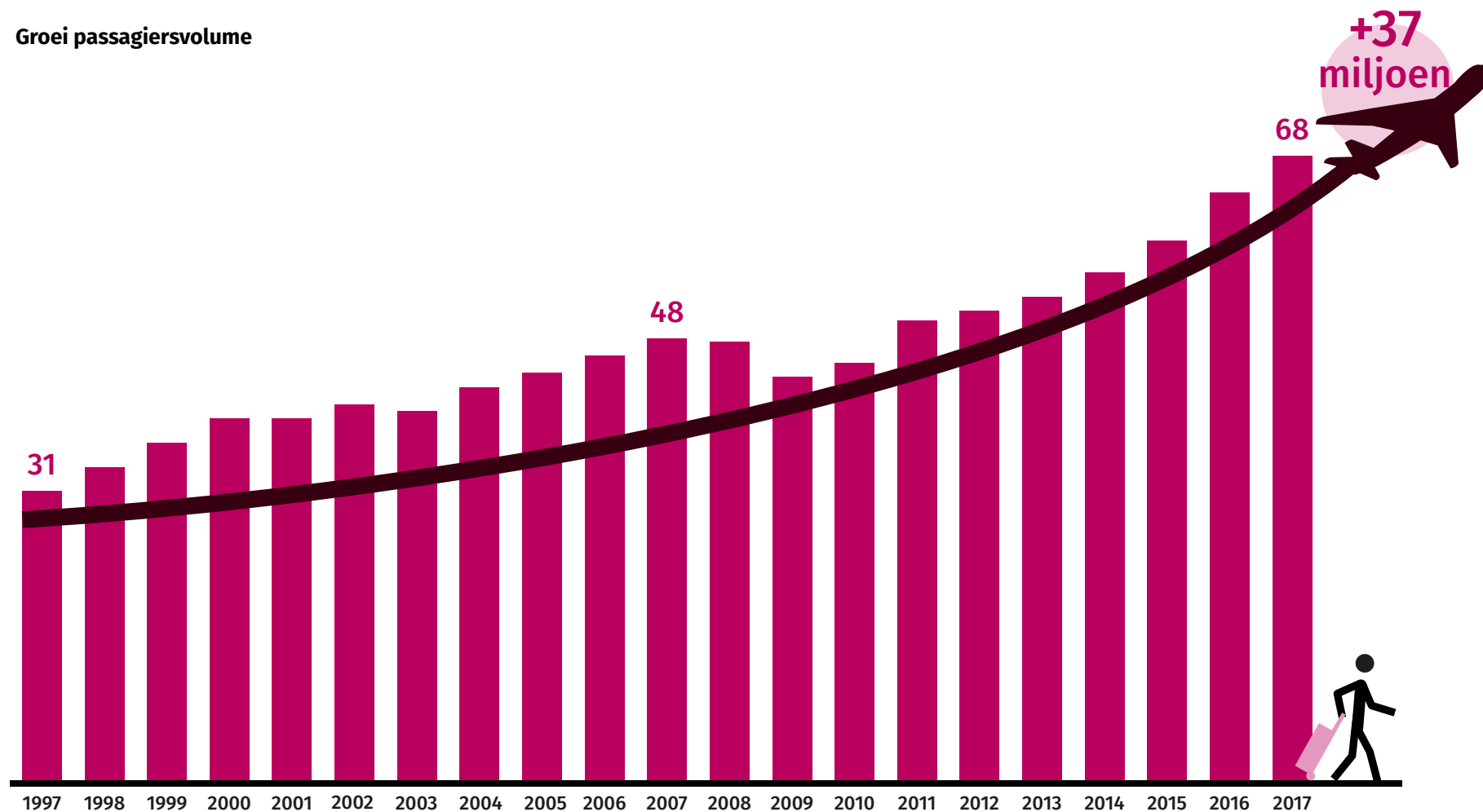
↳ Hotelovernachtingen buiten Amsterdam worden bijgehouden met de gebiedsindeling 'Amstel-Meerlanden/Waterland+' en 'Zaanstreek'. Amstel-Meerlanden/Waterland+ betreft alle gemeenten in de deelregio's Noord en Zuid m.u.v. Zaanstad, Oostzaan en Wormerland, en t/m 2014 ook Graft-De Rijp. Zaanstreek betreft de gemeenten Zaanstad, Oostzaan en Wormerland.

Passagiersvolume Schiphol

1997 – 2017

Het aantal passagiers op Schiphol is sinds 1997 meer dan verdubbeld. In 2017 werden er in totaal op Schiphol 497.000 passagiersvluchten en vrachtluchten afgehandeld.

Groei passagiersvolume



↳ Aantallen x 1.000.000

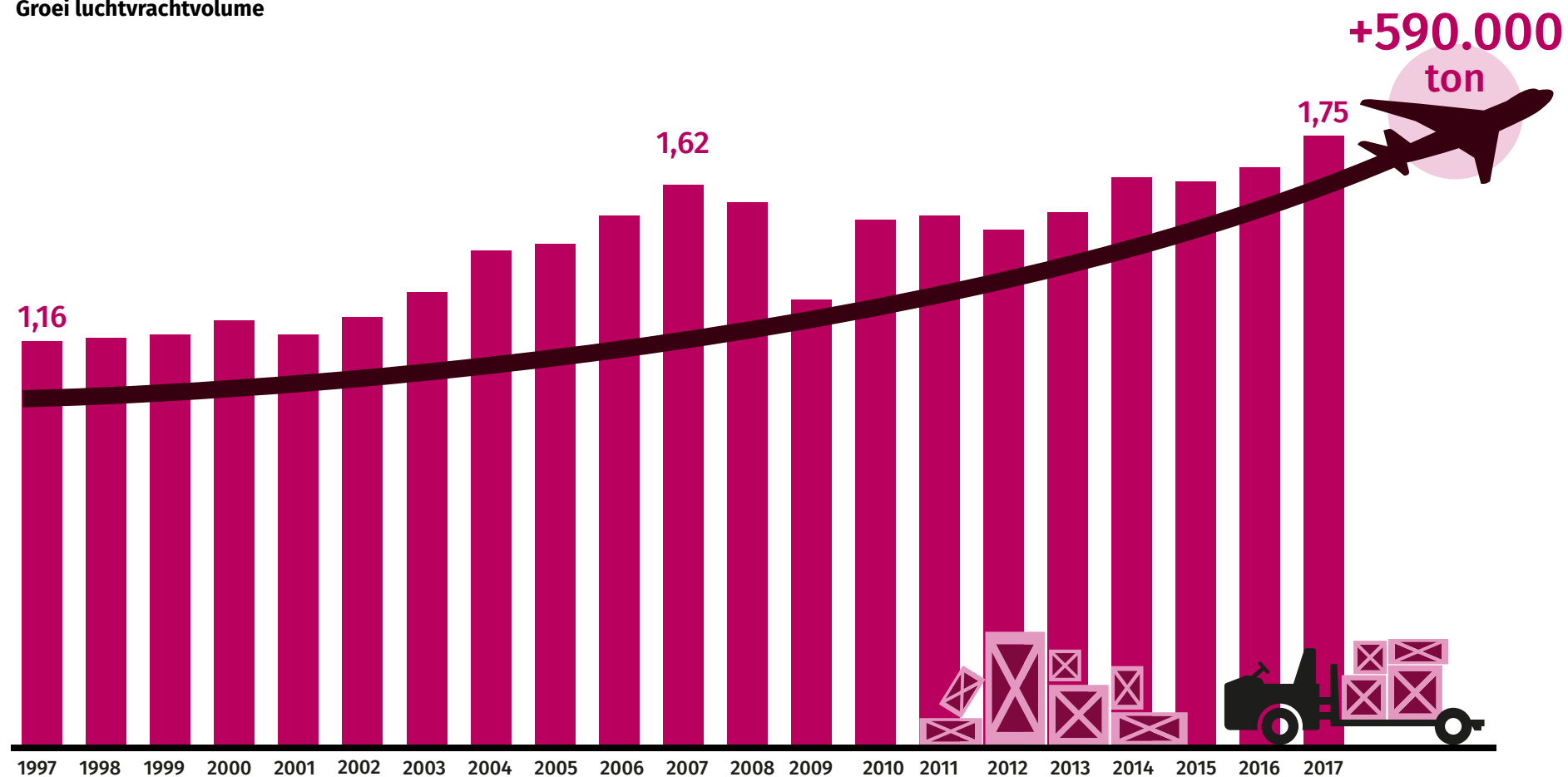
↳ Het percentage Originating & Destinating passagiers (vlucht start/eindigt op Schiphol, dus geen transfer) bedraagt over de periode 1997-2017 gemiddeld 59%

Luchtvracht volume Schiphol

1997 – 2017

Het aantal tonnen afgehandelde luchtvracht op Schiphol is sinds 1997 met ruim 50% gestegen. In 2017 werden er in totaal op Schiphol 497.000 passagiersvluchten en vrachtluchten afgehandeld.

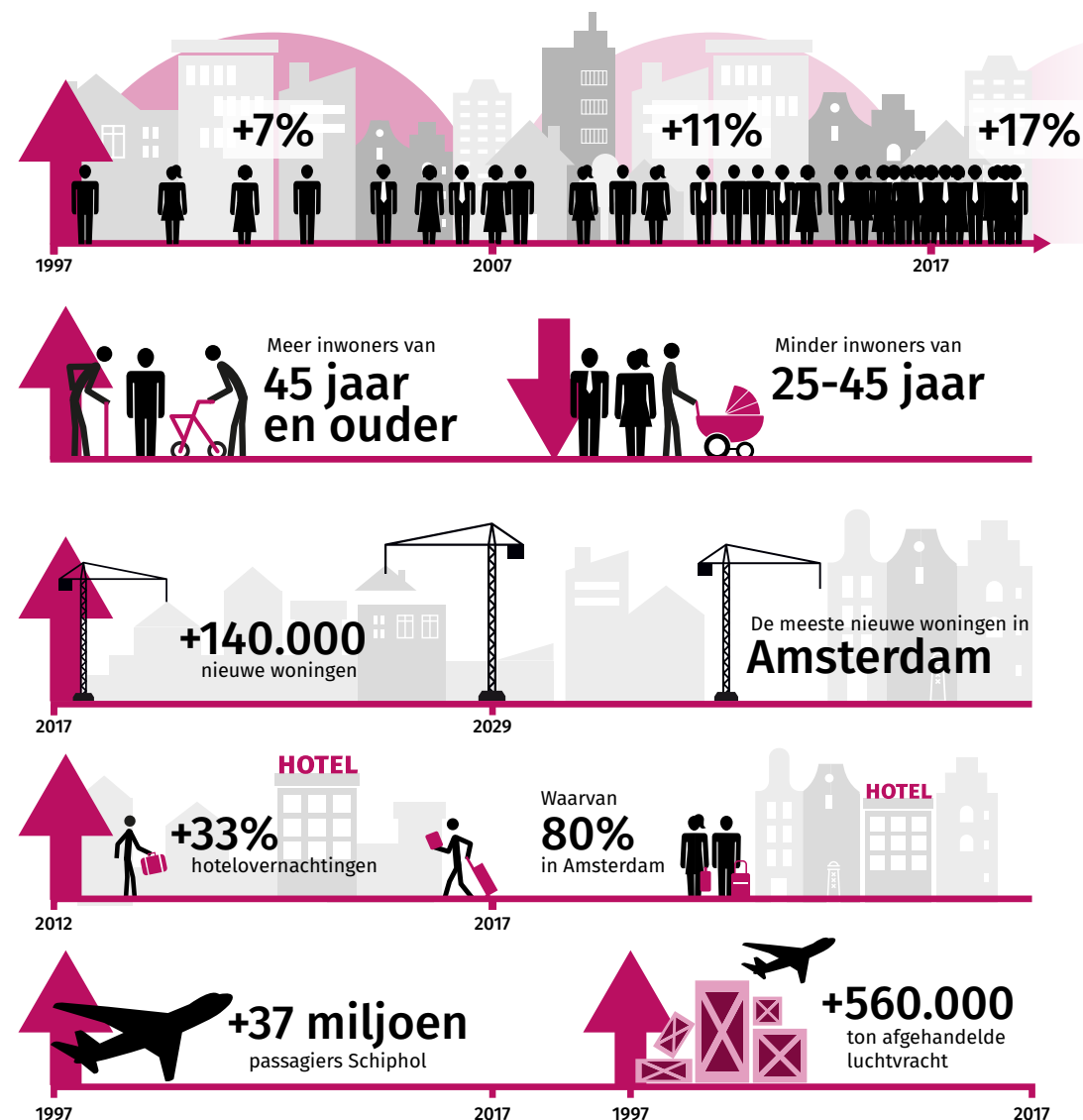
Groei luchtvrachtvolume



↳ Volume luchtvracht in 1.000.000 ton

SAMENVATTING

- Afgelopen twintig jaar was er in de Vervoerregio een sterkere bevolkingsgroei dan in Nederland als geheel, vooral de laatste tien jaar. Vooral de meer verstedelijkte gemeenten groeiden. Naar verwachting zet deze groei in de periode tot en met 2040 in alle gemeenten door.
- De leeftijdsopbouw veranderde, vooral in de deelregio's Noord en Zuid. Het aandeel mensen van 25 – 45 jaar nam af en het aandeel van 45 – 65 jaar en ouder nam toe. Het aandeel jongeren bleef overal vrij stabiel.
- Vanaf 2012 zijn vooral in Amsterdam veel nieuwe woningen gebouwd. Relatief groeide de woningvoorraad het meest in Beemster, Diemen en Landsmeer. Naar verwachting komen er maximaal 140.000 woningen bij tussen 2017 en 2029, een toename van 19%. De meeste nieuwe woningen komen in Amsterdam.
- Het aantal hotelovernachtingen in Amsterdam en de regio nam tussen 2012 en 2016 jaarlijks toe, in totaal met 33%. Meer dan 80% vindt plaats in Amsterdam.
- Schiphol groeit. Het aantal passagiers en het aantal ton afgehandelde luchtvracht op Schiphol is tussen 1997 en 2017 verdubbeld.



AANBOD

Het vervoeraanbod: hoe wordt het voor bewoners en bezoekers van de Vervoerregio mogelijk gemaakt zich te verplaatsen in de regio?



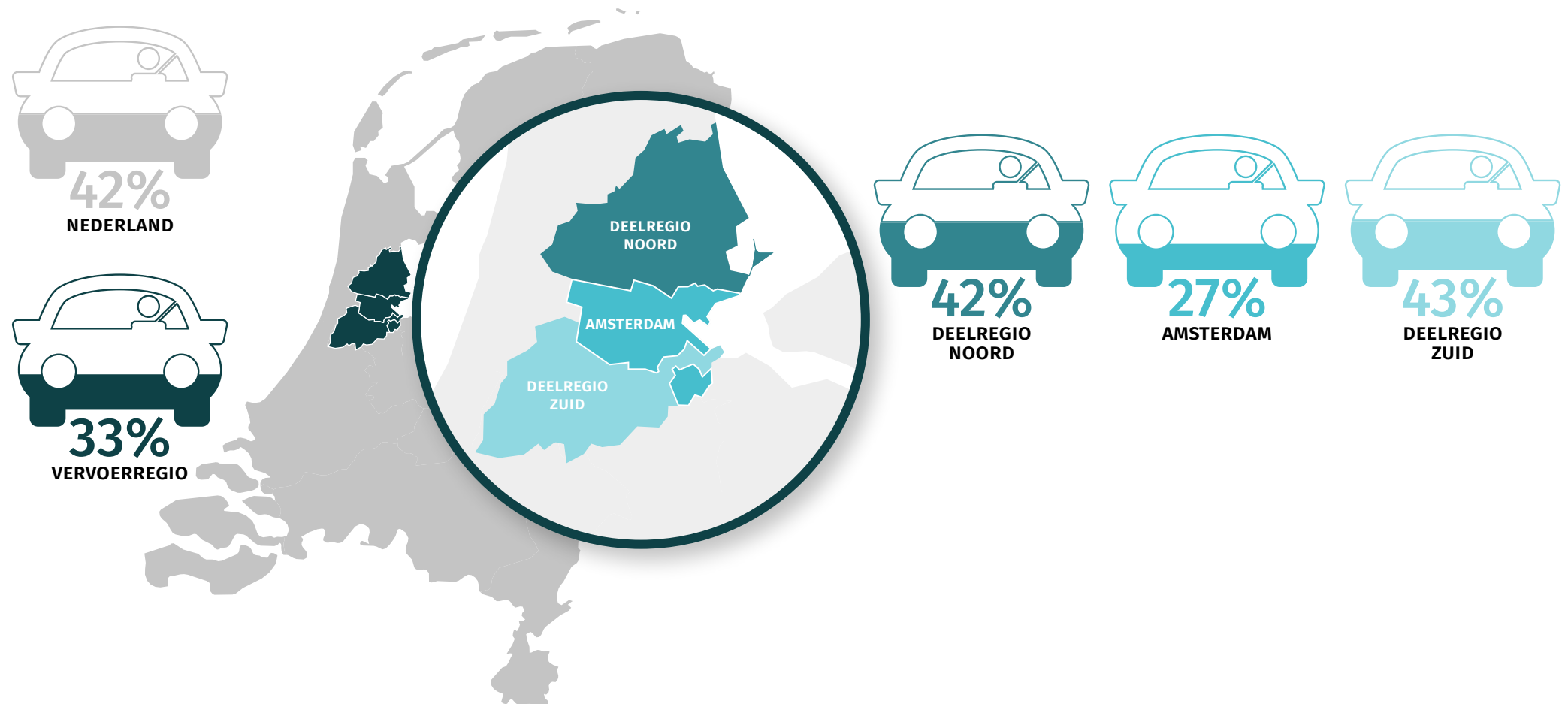
INHOUDSOPGAVE

Autobezit in de Vervoerregio	31
Autobezit naar leeftijdsklasse per gebied	32
Autobezit naar opleidingsklasse per gebied	33
Ontwikkeling autobezit in de Vervoerregio	34
Ontwikkeling autobezit per deelregio	35
Aantal auto's per huishouden per gemeente	36
Brom- en snorfietsbezit in de Vervoerregio	37
Aandeel schone auto's in het wagenpark per gemeente	38
Aandeel deelauto's per gemeente	39
Samenvatting AANBOD	40

Autobezit

in de Vervoerregio, 2016

Percentage personen van 18 jaar en ouder in het bezit van een auto in 2016. Het autobezit in de Vervoerregio verschilt aanzienlijk. In de deelregio's Noord en Zuid komt het overeen met de 42% van Nederland als geheel. In Amsterdam is het met 27% fors lager.

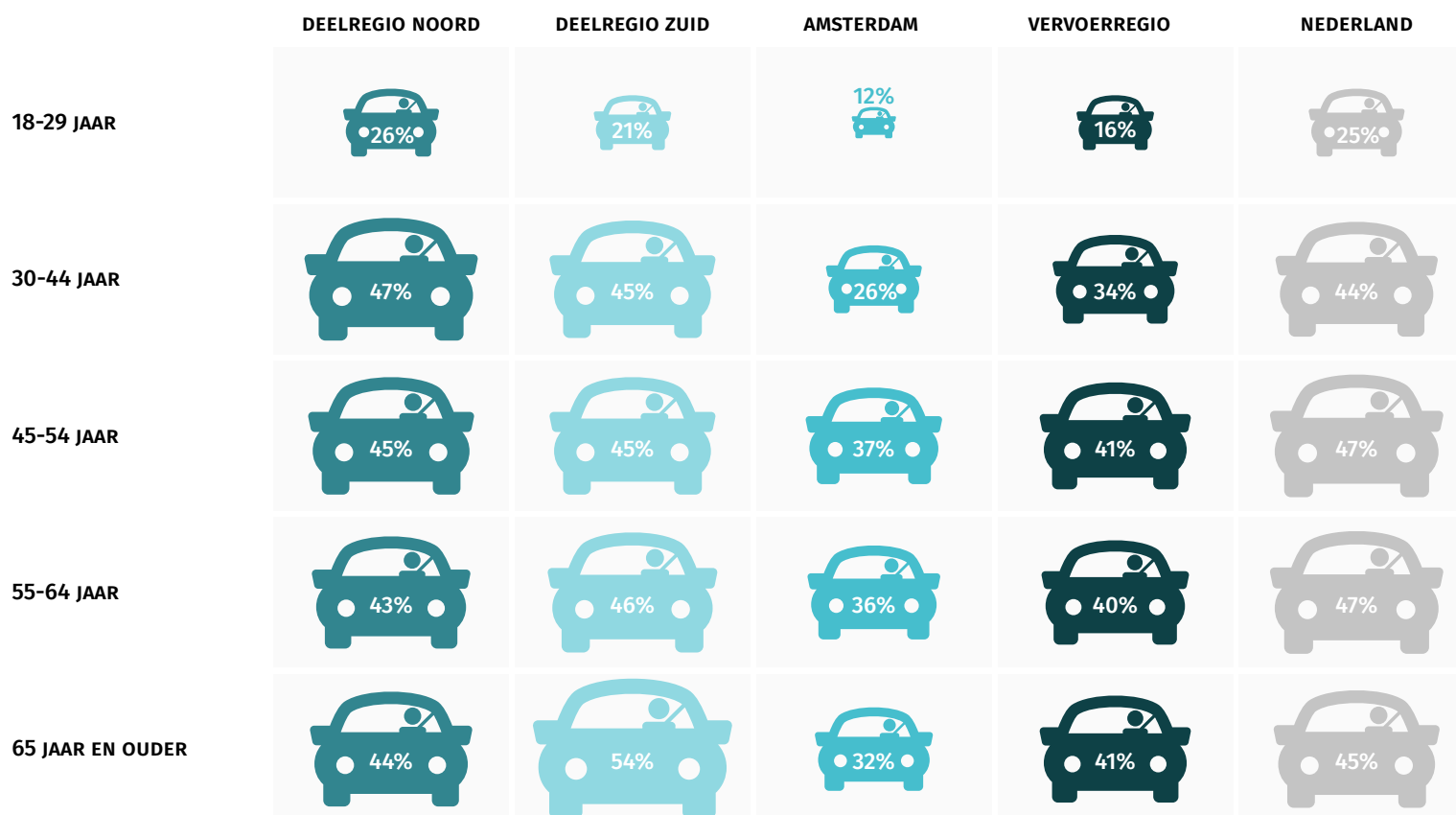


Autobezit

naar leeftijdsklasse, per gebied, 2016

Bij jongeren van 18-29 jaar is het autobezit veel lager dan bij mensen van 30 jaar en ouder. In Amsterdam is het autobezit in elke leeftijdsklasse lager dan in de deelregio's Noord en Zuid en in Nederland als geheel. Dit verschil is het grootst in de leeftijdsgroepen 18-29, 30-44 en 65+ en in de groep 45-64 juist een stuk kleiner. Het autobezit in de deelregio's Noord en Zuid is vergelijkbaar met het bezit in heel Nederland. 65+ ers in deelregio Zuid hebben een bovengemiddeld autobezit.

Autobezit als percentage personen per leeftijdsklasse



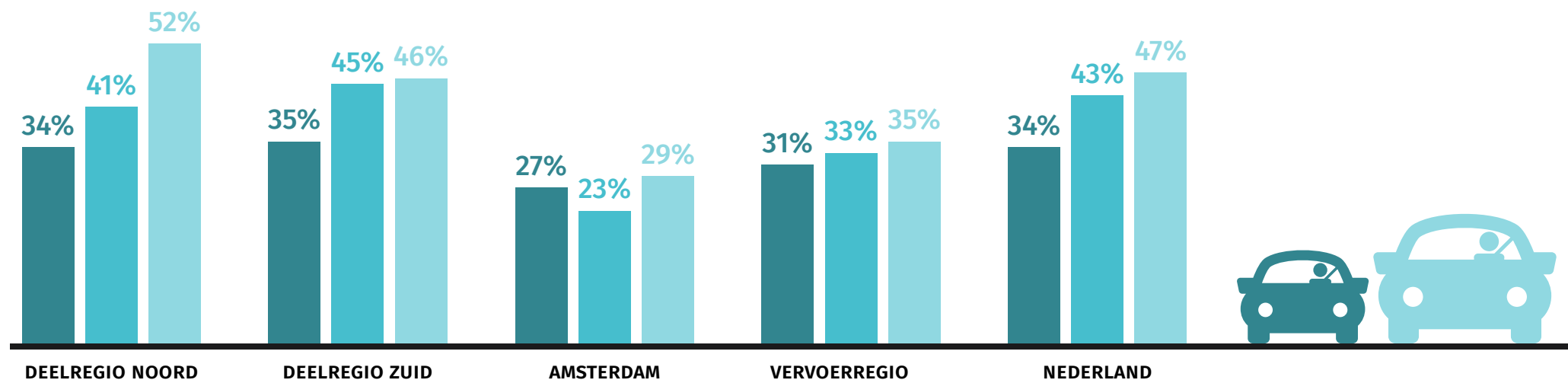
Autobezit naar opleidingsklasse

per gebied, 2016

Het autobezit van de verschillende opleidingsklassen in Noord en Zuid lijkt op dat van Nederland. Vooral bij personen met middelbaar en hoger onderwijs is het autobezit in Amsterdam lager dan in deelregio Noord en Zuid. In Amsterdam zijn de verschillen in autobezit tussen personen met laag en hoog opleidingsniveau aanzienlijk kleiner dan in deelregio Noord, Zuid en heel Nederland.

Autobezit als percentage personen per opleidingsklasse (vanaf 18 jaar)

- Laag onderwijs
- Middelbaar onderwijs
- Hoger onderwijs



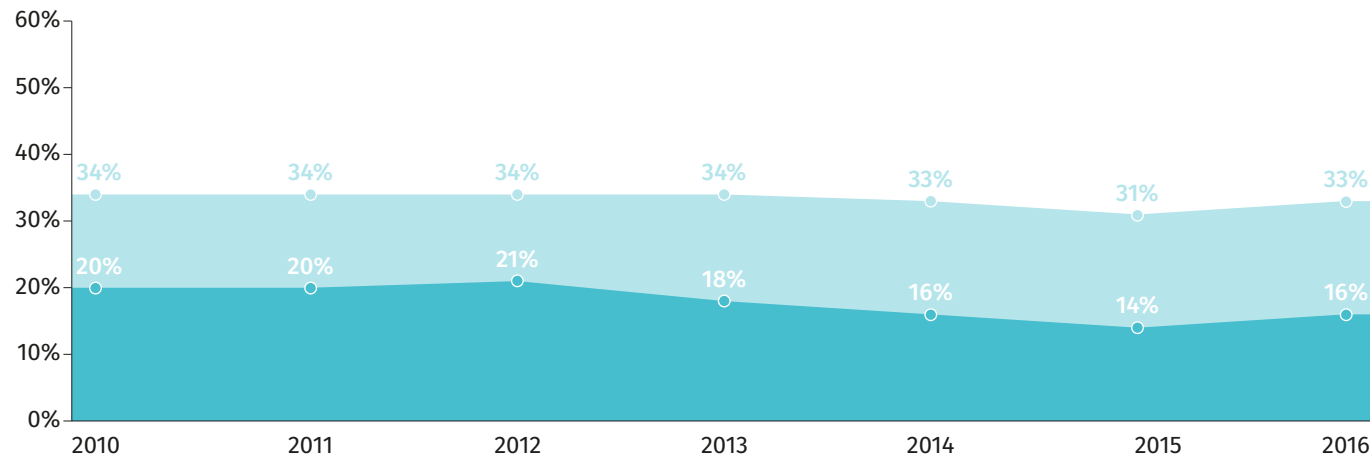
Ontwikkeling autobezit

in de Vervoerregio, 2010 – 2016

Ontwikkeling autobezit 2010 – 2016 als percentage van de gehele bevolking ouder dan 18 jaar en van de leeftijdsklasse 18 – 29 jaar. Het autobezit van personen ouder dan 18 jaar blijft sinds 2010 redelijk stabiel rond 33%, met een lichte daling in 2015. Bij jongeren van 18 - 29 jaar zien we na 2012 een wat sterkere daling van circa 20% naar circa 15%.

Ontwikkeling autobezit 2010 – 2016 als percentage van bevolkingspopulatie

- Jongeren (18 tot en met 29 jaar)
- Totale bevolking (ouder dan 18 jaar)



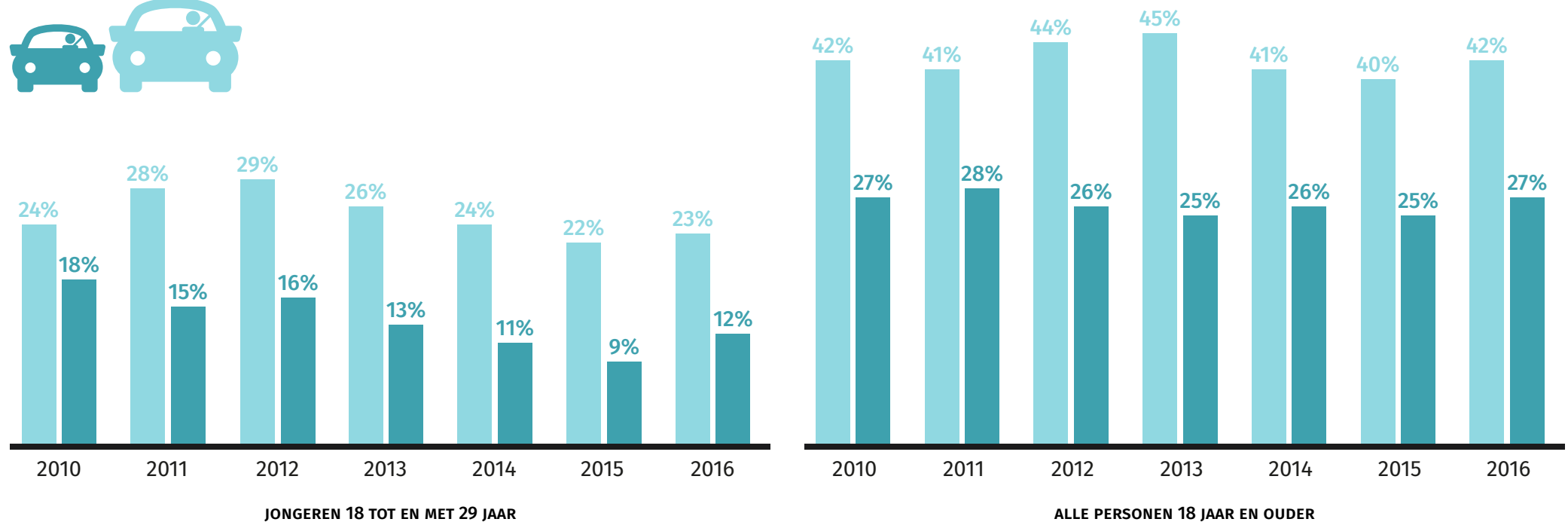
Ontwikkeling autobezit

per deelregio, 2010 – 2016

In Amsterdam daalt het autobezit bij jongeren van 18 – 29 jaar in de periode 2010 – 2016 met 6%-punt. In de deelregio's Noord en Zuid is nauwelijks sprake van een vermindering in autobezit onder jongeren. Bij de totale groep personen ouder dan 18 jaar blijft het autobezit in deze periode zowel in Amsterdam als in de deelregio's Noord en Zuid vrijwel stabiel.

Ontwikkeling autobezit 2010 – 2016 als percentage van bevolkingspopulatie

■ Deelregio's Noord en Zuid
■ Amsterdam



Gemiddeld aantal auto's per huishouden

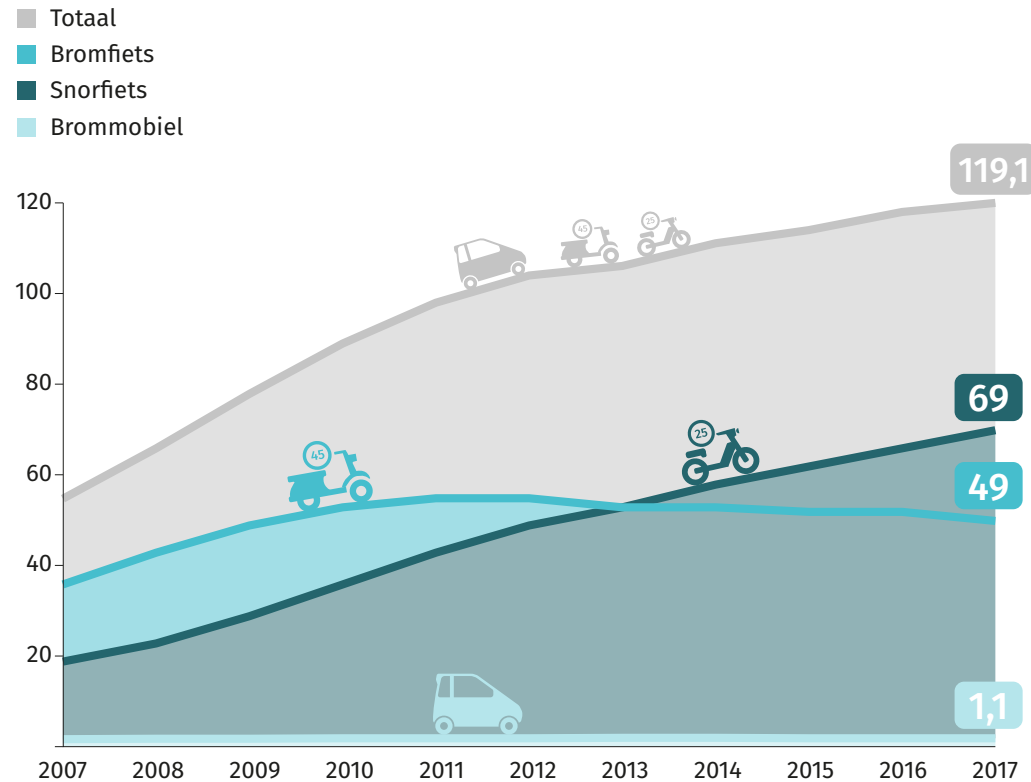


Brom- en snorfietsbezit

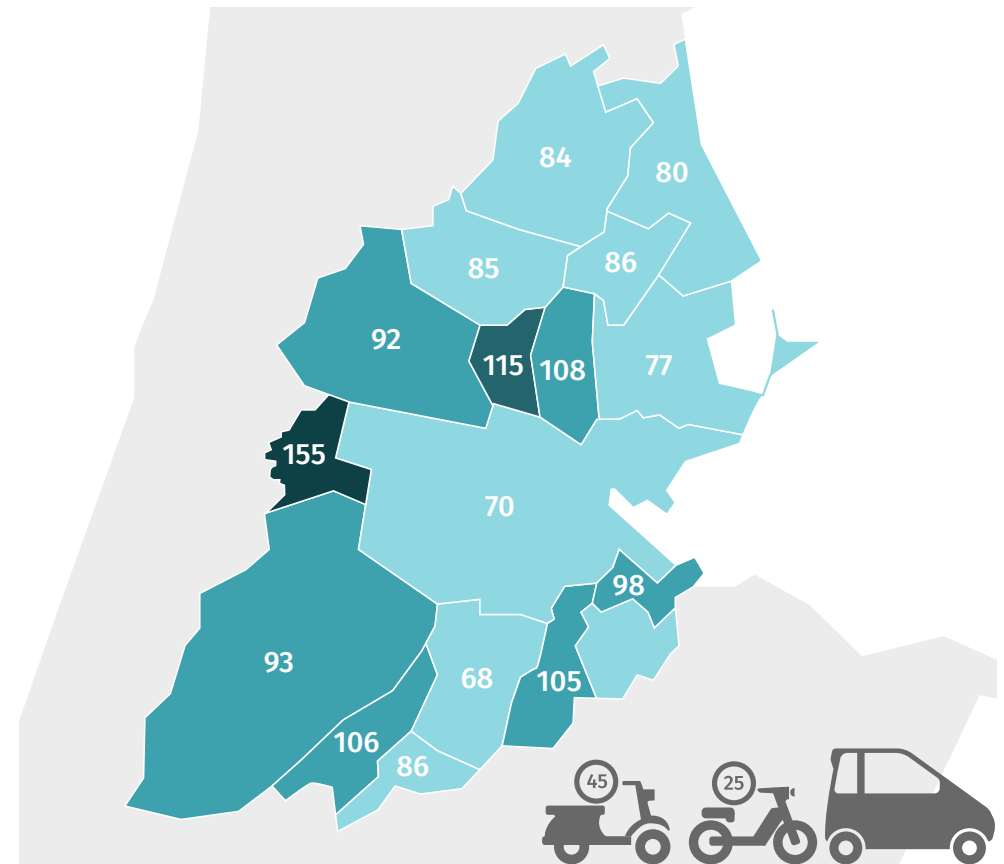
in de Vervoerregio, 2007 – 2017

Aantal voertuigen met bromfietskenteken. In 10 jaar is het aantal voertuigen verdubbeld. Het bromfietsbezit daalt sinds 2012, o.a. door minder populariteit onder jongeren. Het snorfietsbezit groeit sterk, dit zijn vooral snorscooters. Het bezit per inwoner varieert per gemeente en is het laagst in Amstelveen en Amsterdam.

Aantal voertuigen met bromfietskenteken in de Vervoerregio (x 1.000)



Aantal voertuigen met bromfietskenteken per 1.000 inwoners



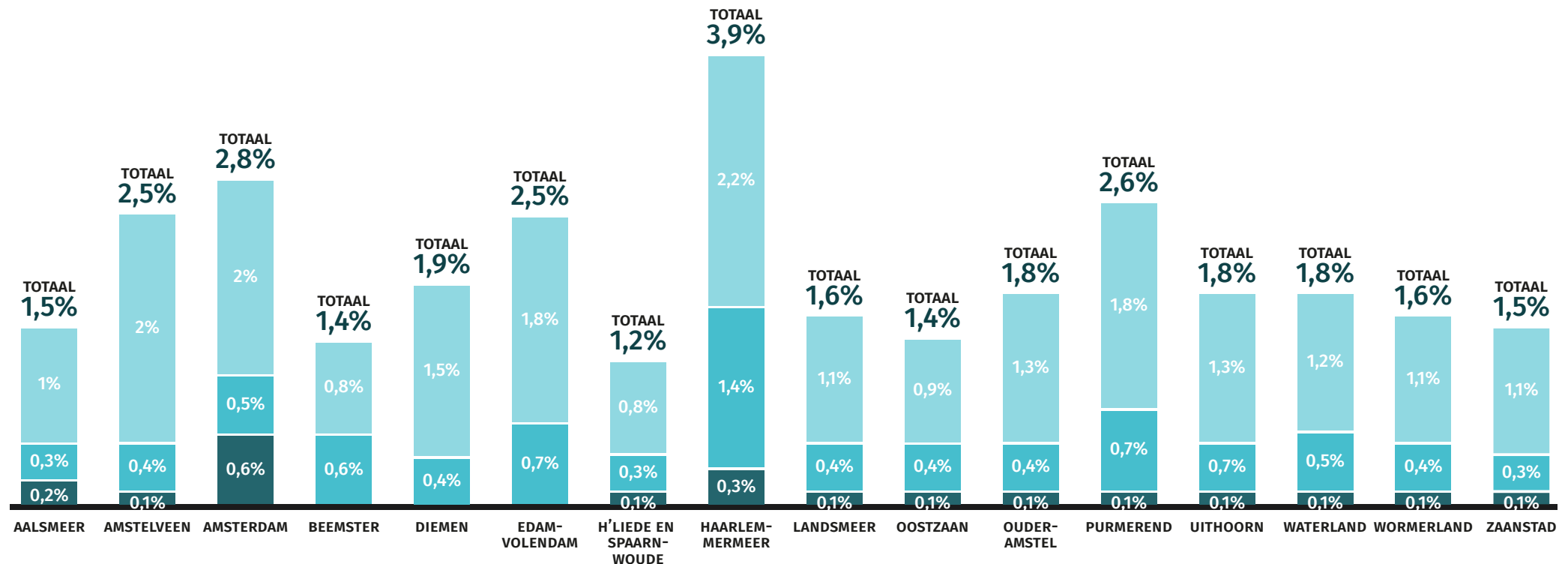
Aandeel schone auto's in het wagenpark

per gemeente, 2015

Haarlemmermeer heeft het grootste aandeel van plug-in hybride en volledig elektrische personenauto's samen. Amsterdam heeft het grootste aandeel volledig elektrische personenauto's.

■ Volledig elektrische personenauto's (FEV)
 ■ Plug-in hybride personenauto's (PHEV)
 ↳ Zowel verbrandings- als elektromotor, je kunt de accu met een stekker opladen en circa 20 – 30 kilometer elektrisch rijden.

■ Hybride personenauto's (HEV)
 ↳ Hybride personenauto (HEV): zowel verbrandings- als elektromotor, accu laadt o.a. op via remenergie. Je kunt maximaal een klein stukje elektrisch rijden.

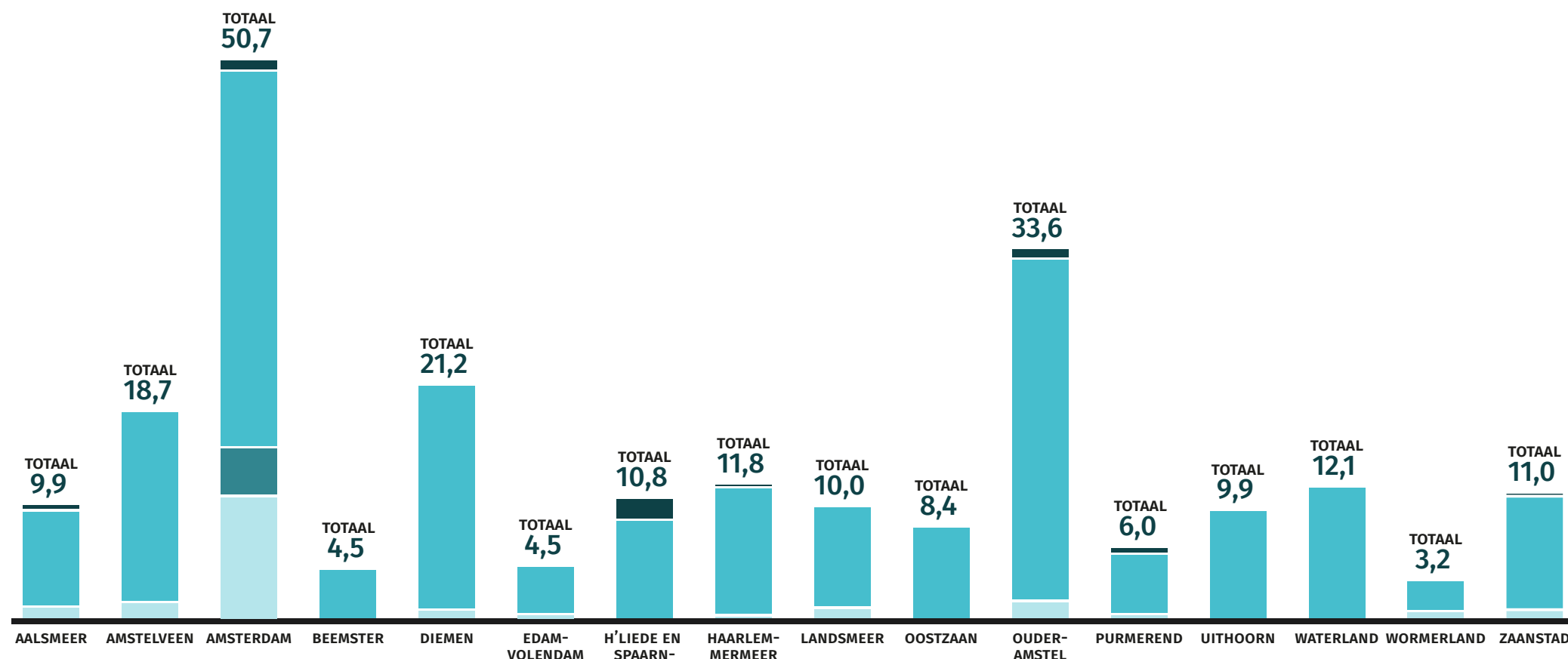


Aandeel deelauto's

per gemeente, 2015

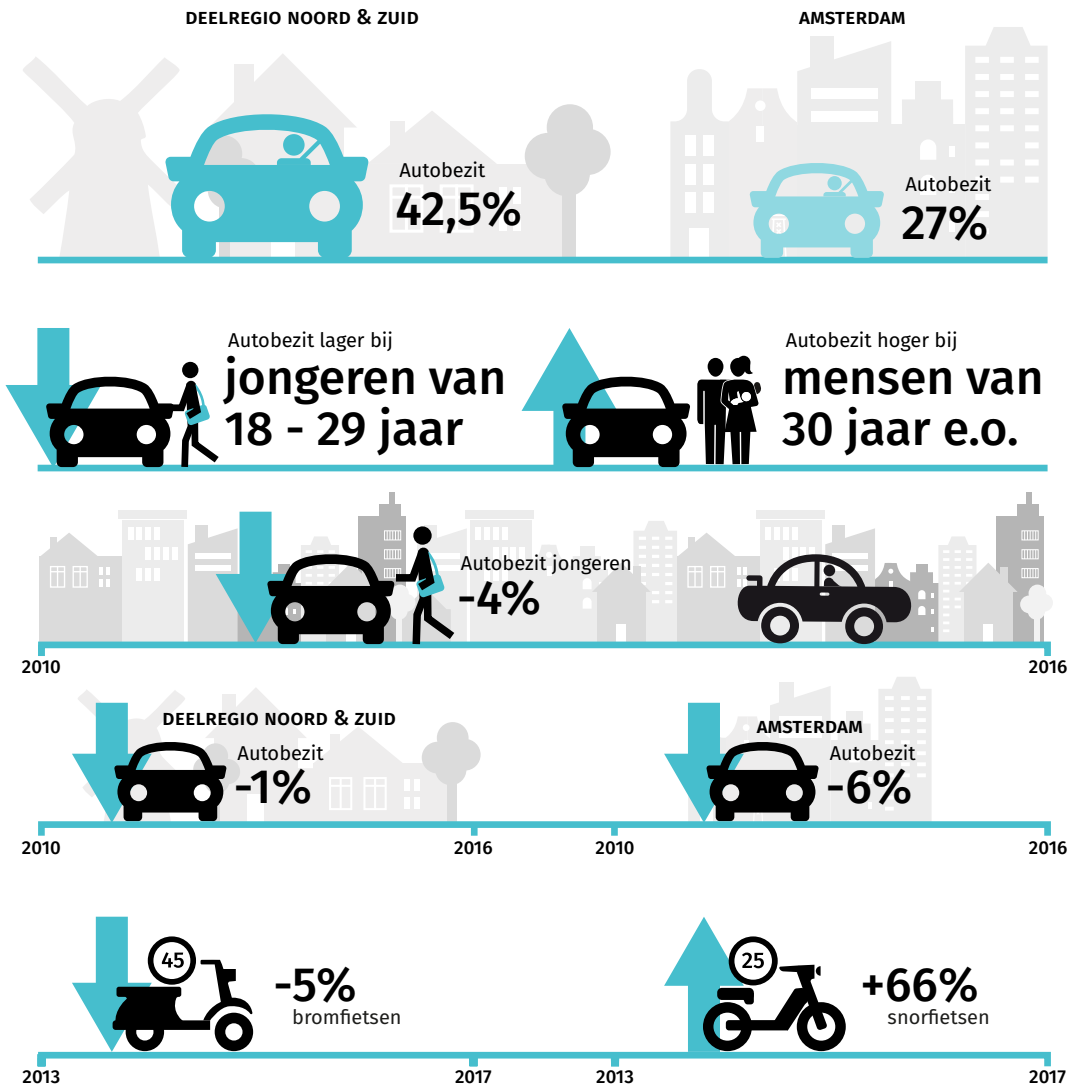
Aandeel deelauto's per 10.000 inwoners per gemeente. Het aandeel deelauto's is verreweg het grootst in Amsterdam. Ook Ouder-Amstel, Diemen en Amstelveen scoren relatief hoog. Deze vier gemeenten hebben ook een relatief laag autobezit per huishouden.

- Particulier
↳ Buren, vrienden, familie delen auto
- Peer-to-peer
↳ Particulieren verhuren auto via online vraag-aanbod-platform
- Oneway
↳ Je pikt ergens een deelauto van een bedrijf op en laat hem op de bestemming achter
- Klassiek
↳ Deelauto's van een bedrijf, met een vaste parkeerplaats



SAMENVATTING

- In Amsterdam is het autobezit fors lager dan in de deelregio's Noord en Zuid, die in dit opzicht overeenkomen met Nederland als geheel. Zo is het autobezit onder Amsterdamse jongeren van 18 – 29 jaar meer dan de helft lager dan het landelijk gemiddelde. Ook het aantal auto's per huishouden is in Amsterdam fors lager dan in de andere gemeenten in de regio.
- Het autobezit bij jongeren van 18 - 29 jaar is in de hele Vervoerregio veel lager dan bij mensen van 30 jaar en ouder, net als elders in Nederland.
- In Amsterdam daalde tussen 2010 en 2016 het autobezit bij jongeren ten opzichte van de totale groep mensen ouder dan 18 jaar.
- Het autobezit onder jongeren van 18 - 29 jaar in Amsterdam daalde harder, dan in de deelregio's Noord en Zuid.
- De snorfiets wordt populairder terwijl de bromfiets op zijn retour is. Sinds 2011 is het bromfietsbezit binnen de Vervoerregio met 5% gedaald terwijl het snorfietsbezit met 66% steeg. Het bezit van deze vervoermiddelen verschilt nogal per gemeente.



GEBRUIK

Het gebruik van het aanwezige vervoeraanbod in de Vervoerregio Amsterdam



INHOUDSOPGAVE

Verplaatsingen door bewoners van de Vervoerregio	45
Verplaatsingen door bewoners en bezoekers van/naar en binnen de Vervoerregio	46
Modal split van bewoners en bezoekers Vervoerregio	47
Modal split van bewoners en bezoekers per deelregio	48
Modal split herkomst – bestemmingsrelaties van bewoners en bezoekers	49
Aandeel auto per herkomst – bestemmingsrelatie	50
Aandeel OV per herkomst – bestemmingsrelatie	51
Aandeel fiets per herkomst – bestemmingsrelatie	52
Modal split naar leeftijdsklasse van bewoners Vervoerregio	53
Modal split naar leeftijdsklasse van bewoners per deelregio	54
Modal split naar verplaatsingsmotief van bewoners Vervoerregio	55

INHOUDSOPGAVE

Modal split naar verplaatsingsmotief van bewoners per deelregio	56
Model split per vertrekuur van bewoners Vervoerregio	57
Verplaatsingen per vertrekuur van bewoners per deelregio	58
Verplaatsingen per vertrekuur naar motief van bewoners Vervoerregio	59
Herkomst van bezoekers aan Amsterdam per provincie	60
Woon-werkrelaties bewoners en werknemers per gemeente	61
Reizigersstromen OV vanuit Haarlemmermeer naar Amsterdam	62
Reizigersstromen OV vanuit Amstelland naar Amsterdam	63
Reizigersstromen OV vanuit Zaanstreek naar Amsterdam	64
Reizigersstromen OV vanuit Waterland naar Amsterdam	65
Reizigerskilometers ontwikkeling per concessie	66

INHOUDSOPGAVE

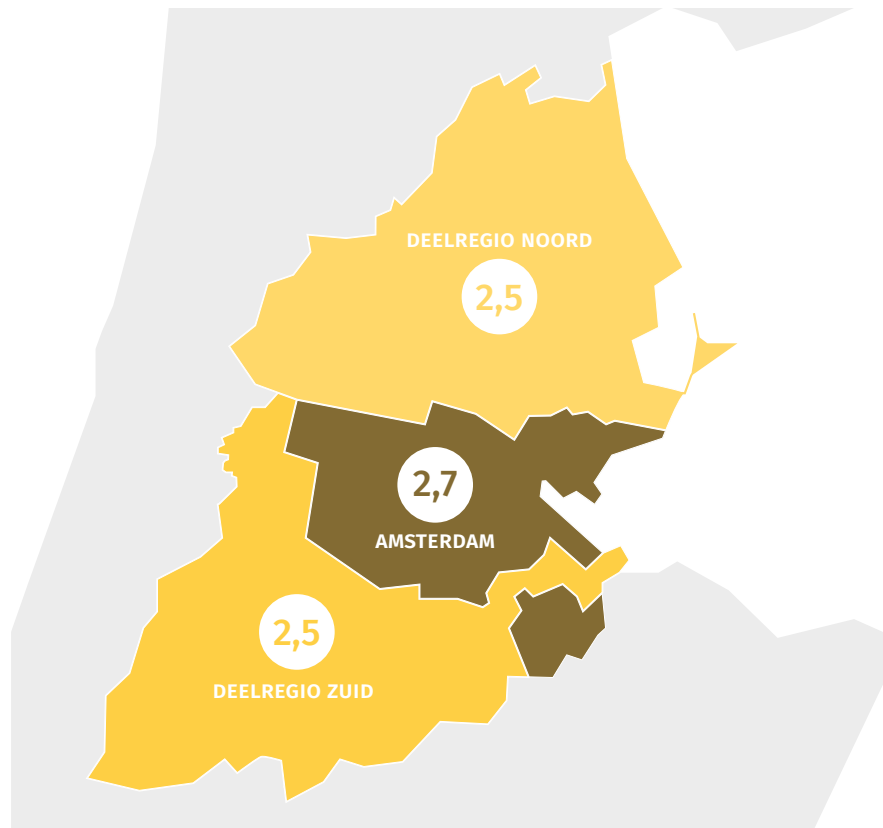
Vervoerwijzekeuze van en naar Schiphol	67
Treinreizigers ontwikkeling per station	68
Treinreizigers ontwikkeling per deelregio	69
Samenvatting GEBRUIK	70

Verplaatsingen

door bewoners van de Vervoerregio, werkdag 2016

Amsterdammers maken ongeveer 10% meer verplaatsingen dan bewoners van de deelregio's Noord en Zuid.

Gemiddeld aantal verplaatsingen door bewoners op een werkdag



Totaal aantal verplaatsingen door bewoners van de Vervoerregio op een werkdag



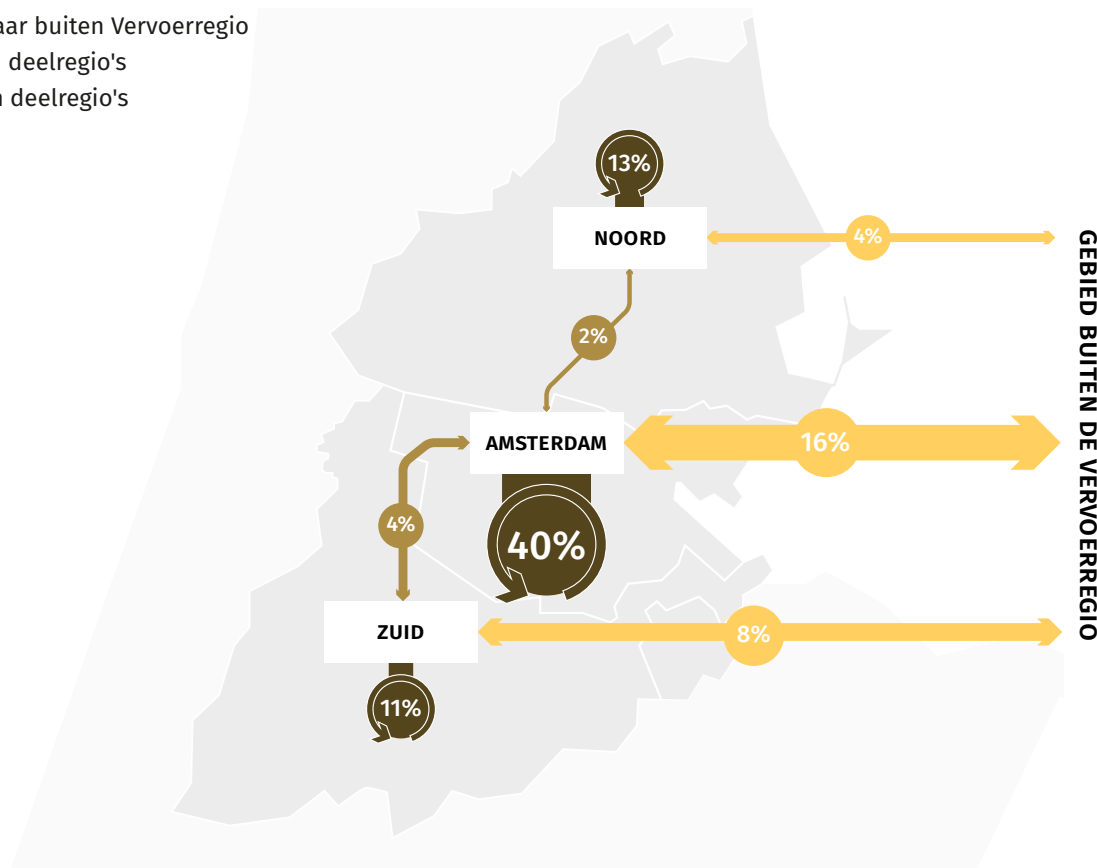
Verplaatsingen

door bewoners en bezoekers, van/naar en binnen de Vervoerregio, werkdag 2016

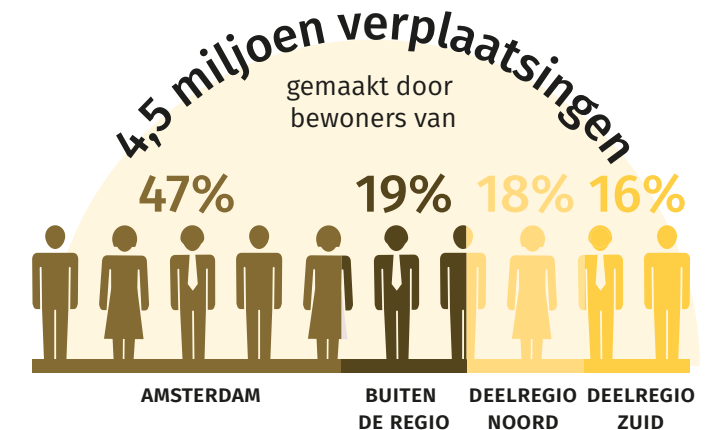
Beeld van alle verplaatsingen van/naar en binnen de Vervoerregio, zowel door bewoners als bezoekers. Van alle verplaatsingen blijft 64% binnen de deelregio. 28% betreft verplaatsingen tussen de Vervoerregio en gebieden daarbuiten, vooral van en naar Amsterdam. Verplaatsingen tussen Noord en Amsterdam, tussen Zuid en Amsterdam en tussen Noord en Zuid vormen een relatief klein aandeel.

Verplaatsingen met herkomst en bestemming van/naar en binnen de Vervoerregio op een werkdag

- Van/naar buiten Vervoerregio
- Tussen deelregio's
- Binnen deelregio's



Totaal aantal verplaatsingen per werkdag van/naar en binnen de Vervoerregio



↳ De som van alle niet afgeronde aandelen telt op tot 100%. Het aandeel van de relatie tussen deelregio Noord en Zuid is afgerond 0%.

Modal split

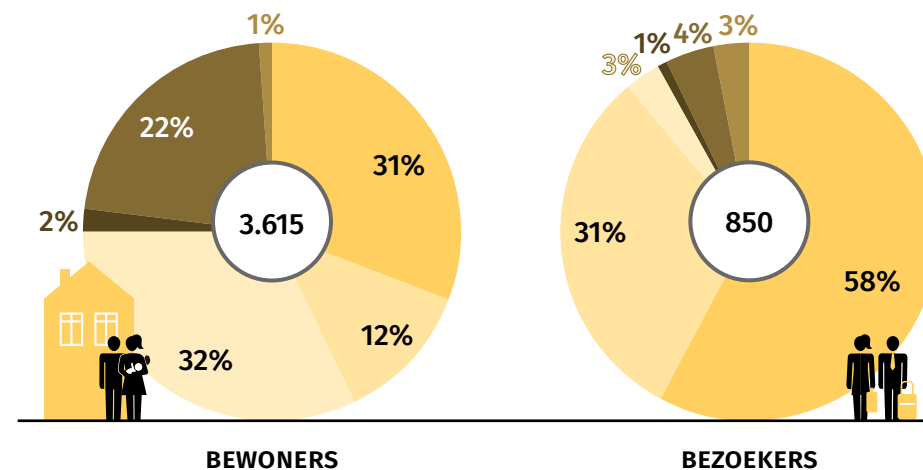
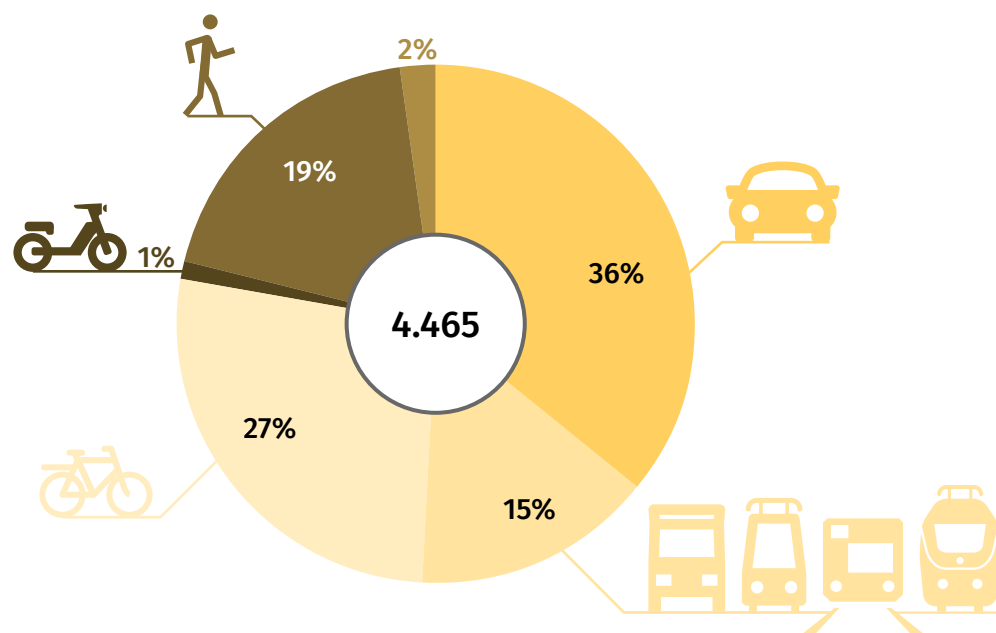
van bewoners en bezoekers, Vervoerregio, werkdag 2016

Modal split van alle verplaatsingen van/naar en binnen de Vervoerregio. De meeste verplaatsingen gaan per auto. Bewoners nemen even vaak de fiets als de auto voor een verplaatsing (ruim 30%), en veel minder het OV (12%). Bezoekers nemen vooral de auto (58%) en het OV (31%) en maar weinig de fiets.

Modal split alle gebruikers

○ Aantal verplaatsingen x 1.000

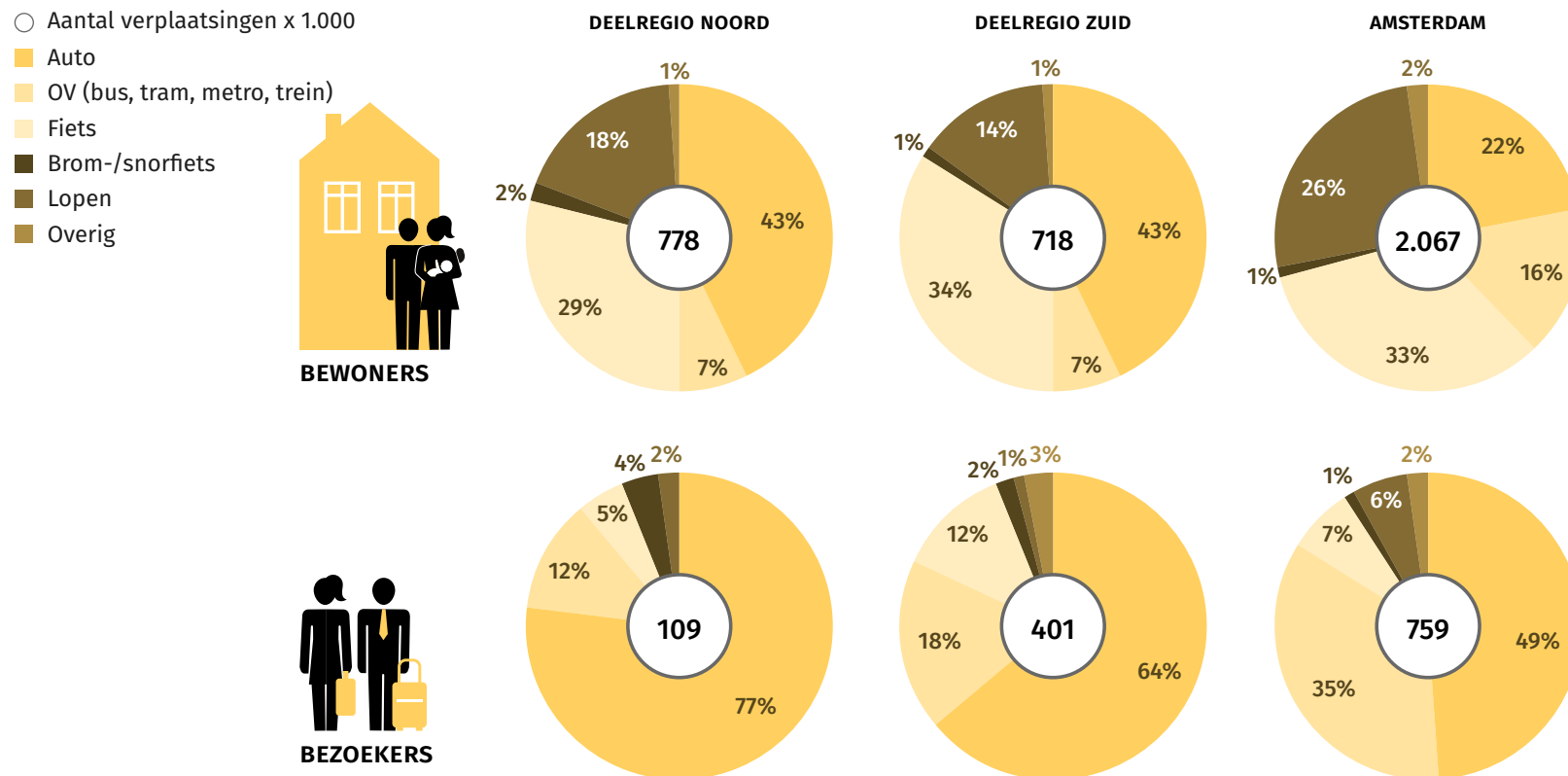
- Auto
- OV (bus, tram, metro, trein)
- Fiets
- Brom-/snorfiets
- Lopen
- Overig



Modal split

van bewoners en bezoekers, per deelregio, werkdag 2016

Modal split van alle verplaatsingen van/naar en binnen elk van de drie deelregio's. Ongeveer de helft van alle bewonersverplaatsingen gaat met de fiets of te voet, dit strookt met het grote aandeel intern verkeer. Amsterdammers gaan 2 keer zo weinig met de auto en 2 keer zo veel met het OV als bewoners van de deelregio's Noord en Zuid. Bezoekers van elk van de deelregio's nemen vooral de auto, maar bezoek aan Amsterdam kiest wel veel vaker voor het OV.



Modal split op herkomst – bestemmingsrelaties

van bewoners en bezoekers, werkdag 2016

Modal split op relaties van/naar en binnen deelregio's op een werkdag. Interne verplaatsingen binnen deelregio's gaan veel per fiets en te voet. Andere verplaatsingen gaan merendeels per auto, maar van/naar Amsterdam zien we een relatief groot aandeel OV. Tussen deelregio Zuid en Amsterdam zien we veel meer fietsgebruik dan tussen deelregio Noord en Amsterdam. Zie voor kaartjes over de modal split op deze relaties de pagina's 50 – 52.

● Aantal verplaatsingen x 1.000

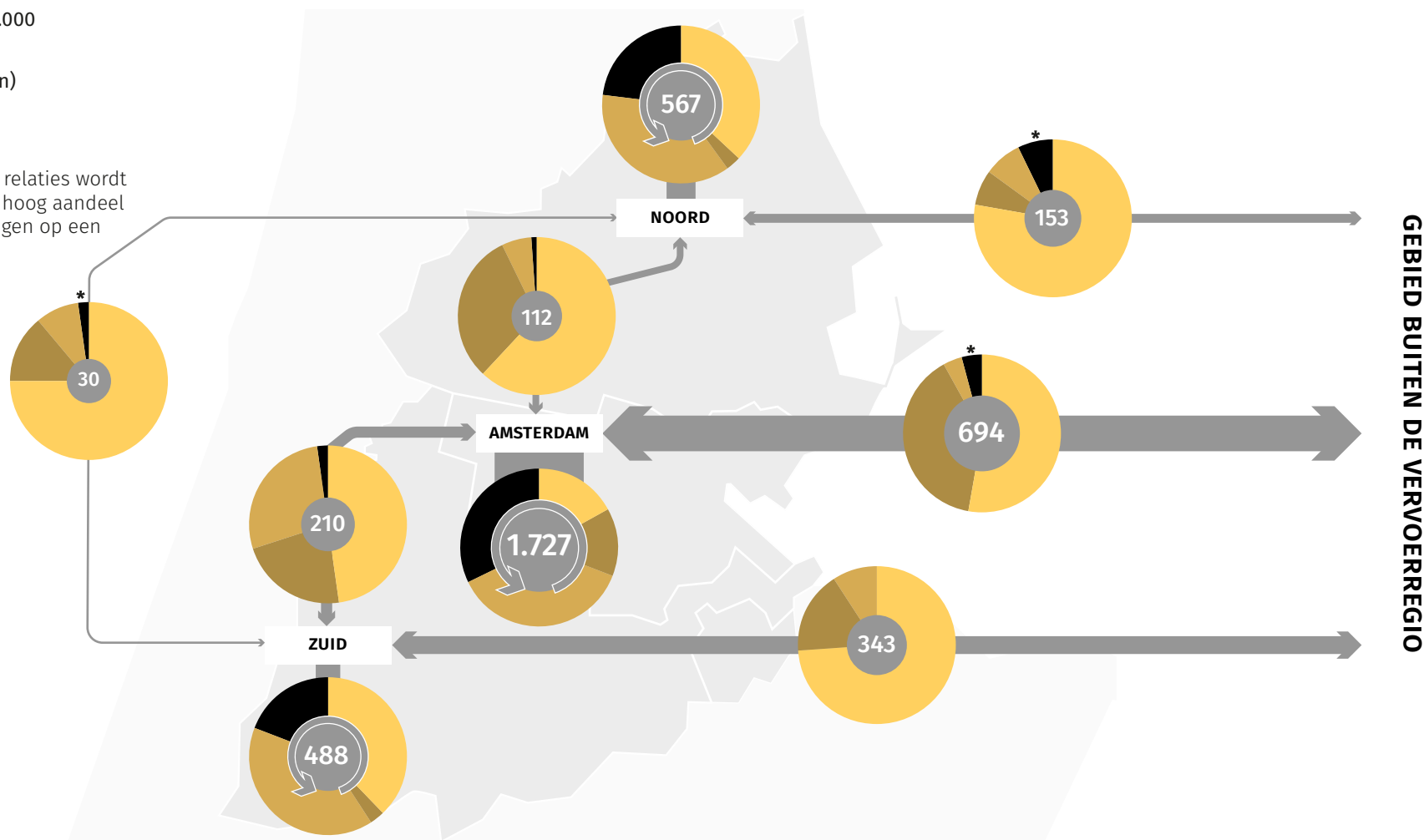
■ Auto

■ OV (bus, tram, metro, trein)

■ Fiets

■ Lopen

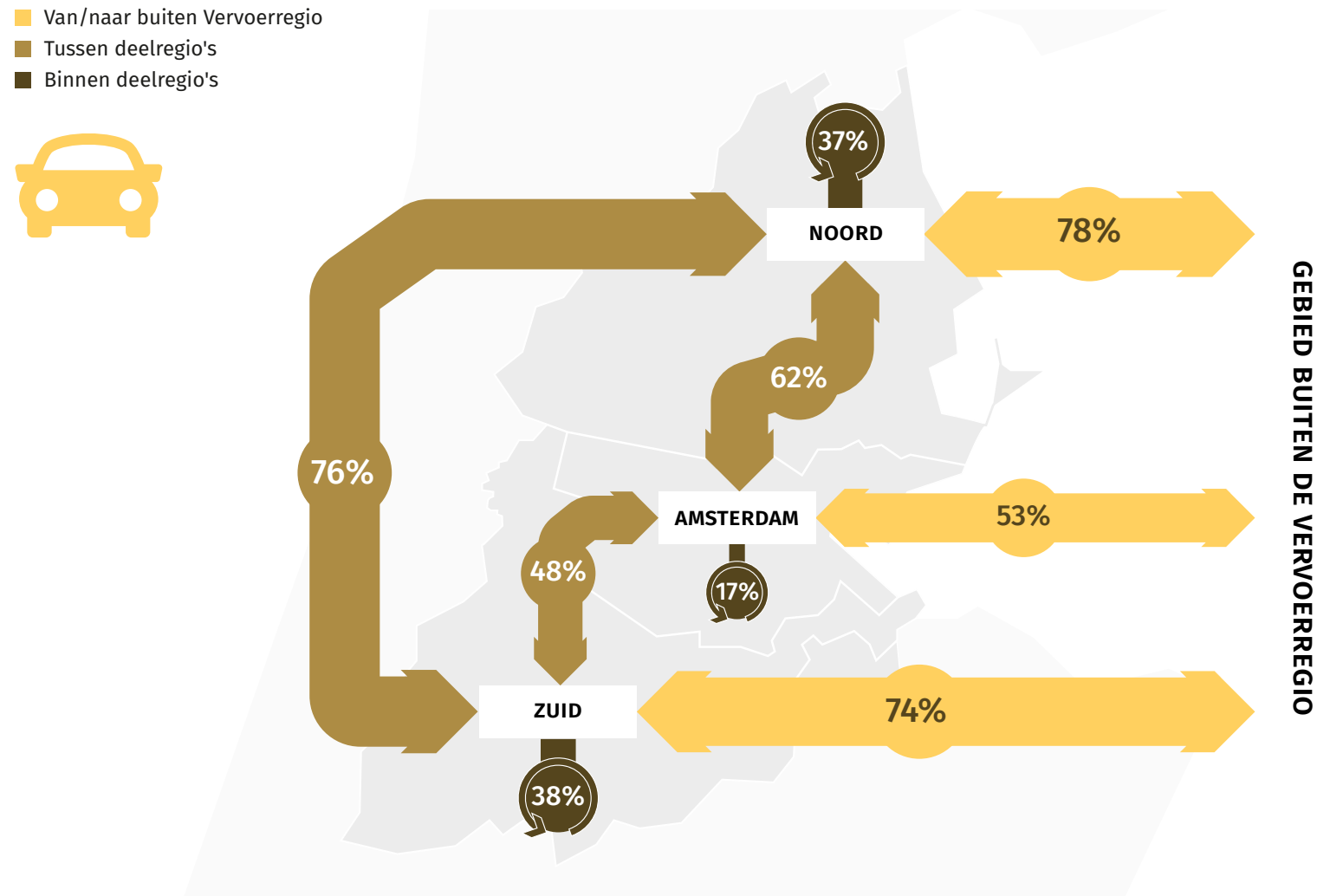
* Het aandeel lopen op deze relaties wordt verklaard door een relatief hoog aandeel recreatieve loopverplaatsingen op een relatief kleine steekproef.



Aandeel auto per herkomst – bestemmingsrelatie

werkdag 2016

Aandeel auto op relaties van/naar en binnen deelregio's op een werkdag. Het grootste aandeel auto zien we tussen de deelregio's Noord en Zuid en het gebied dat buiten de Vervoerregio ligt, maar ook tussen de deelregio's Noord en Zuid onderling.

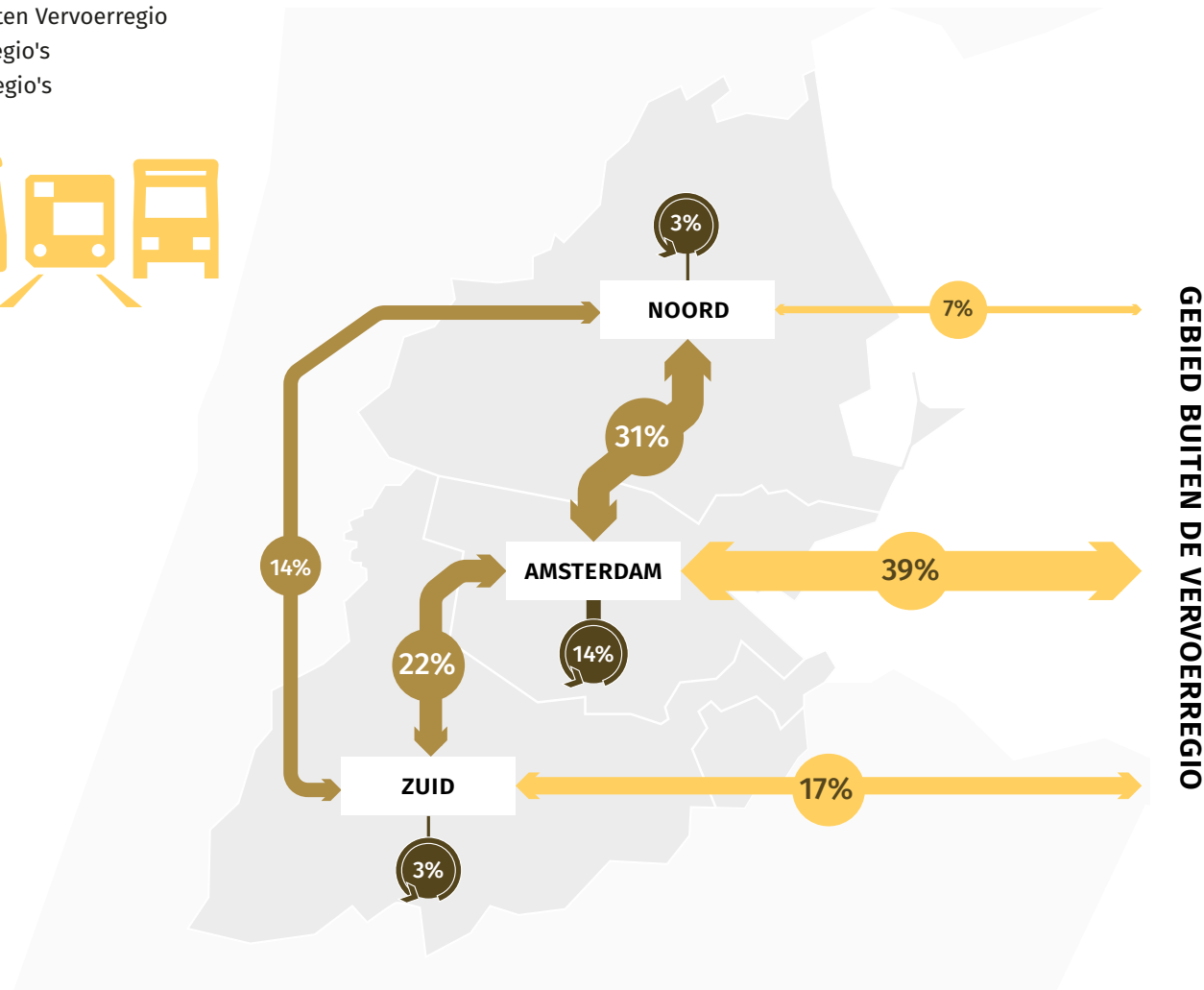


Aandeel OV per herkomst – bestemmingsrelatie

werkdag 2016

Aandeel van OV (trein, tram, metro en bus) op relaties van/naar en binnen deelregio's op een werkdag. Het grootste aandeel OV zien we tussen Amsterdam en gebieden buiten de Vervoerregio, en tussen Amsterdam en deelregio Noord.

- Van/naar buiten Vervoerregio
- Tussen deelregio's
- Binnen deelregio's

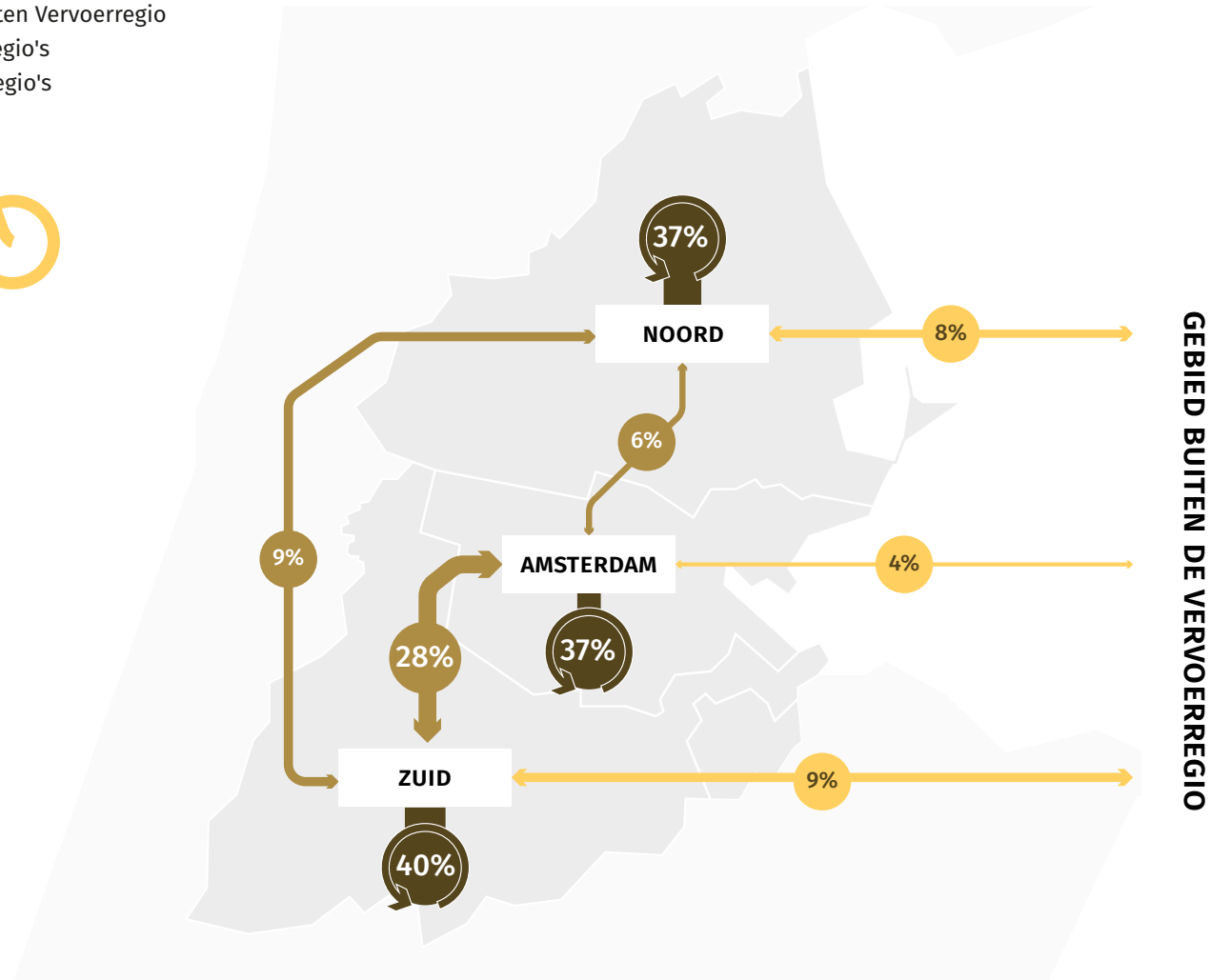


Aandeel fiets per herkomst – bestemmingsrelatie

werkdag 2016

Aandeel fiets op relaties van/naar en binnen deelregio's op een werkdag. De fiets is het belangrijkste vervoermiddel voor intern verkeer binnen alle deelregio's. Ook bij verplaatsingen tussen deelregio Zuid en Amsterdam is het aandeel fiets groot.

- Van/naar buiten Vervoerregio
- Tussen deelregio's
- Binnen deelregio's

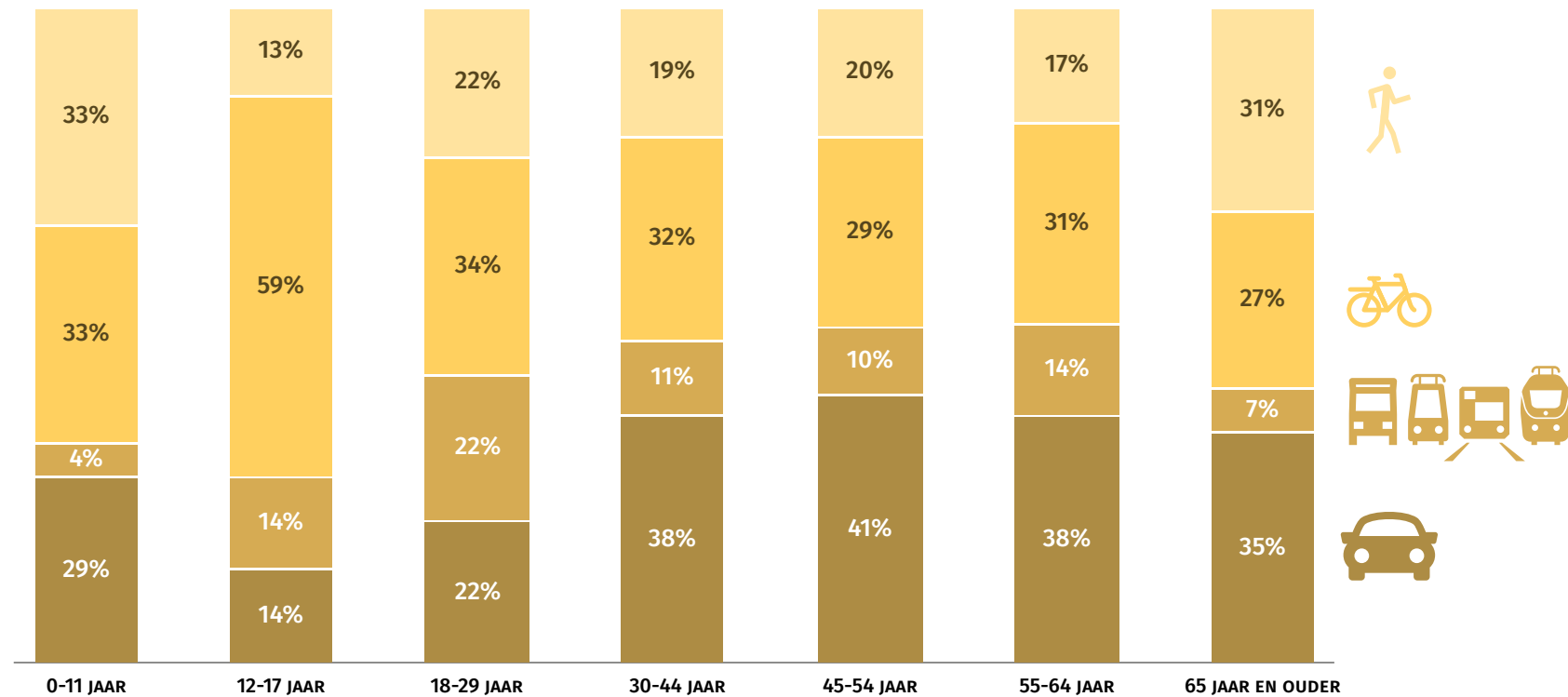


Modal split naar leeftijdsklasse

van bewoners, Vervoerregio, werkdag 2016

Voor bewoners van 30 jaar en ouder is de auto het belangrijkste vervoermiddel. Jongeren tot met 29 jaar gebruiken het meest de fiets, vooral de groep 12-17 jaar (zij lopen ook wat minder). Het OV wordt relatief veel gebruikt door de groep 18-29 jaar.

- Auto
- OV (bus, tram, metro, trein)
- Fiets
- Lopen

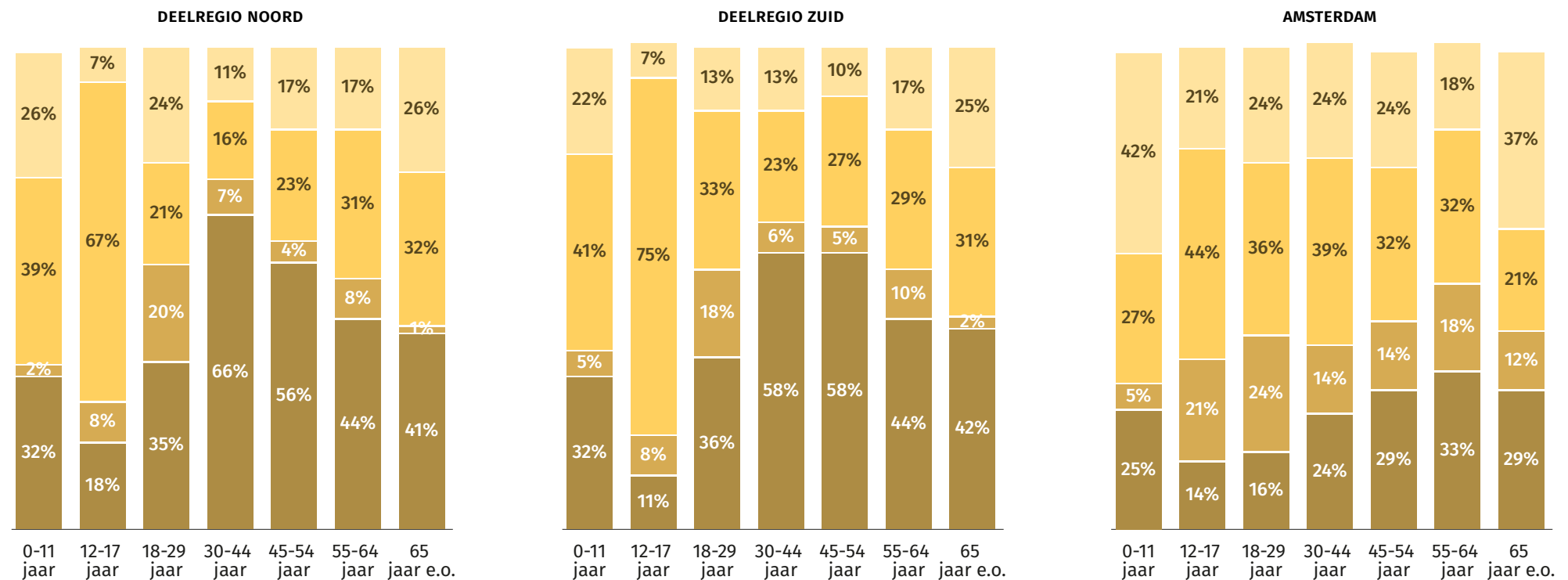


Modal split naar leeftijdsklasse

van bewoners, per deelregio, werkdag 2016

Het aandeel lopen is in Amsterdam groter dan in de deelregio's Noord en Zuid. Middelbare scholieren van 12-17 jaar fietsen in de deelregio's Noord en Zuid meer dan in Amsterdam, waar deze groep meer met het OV of te voet gaat. Vanaf 18 jaar groeit in de deelregio's Noord en Zuid het aandeel auto veel sneller dan in Amsterdam. In Amsterdam en deelregio Zuid fietsen mensen van 18-54 jaar meer dan in deelregio Noord. Na hun 65^e fietsen Amsterdammers minder dan hun leeftijdgenoten in de deelregio's Noord en Zuid, en gaan relatief vaak lopen of met het OV.

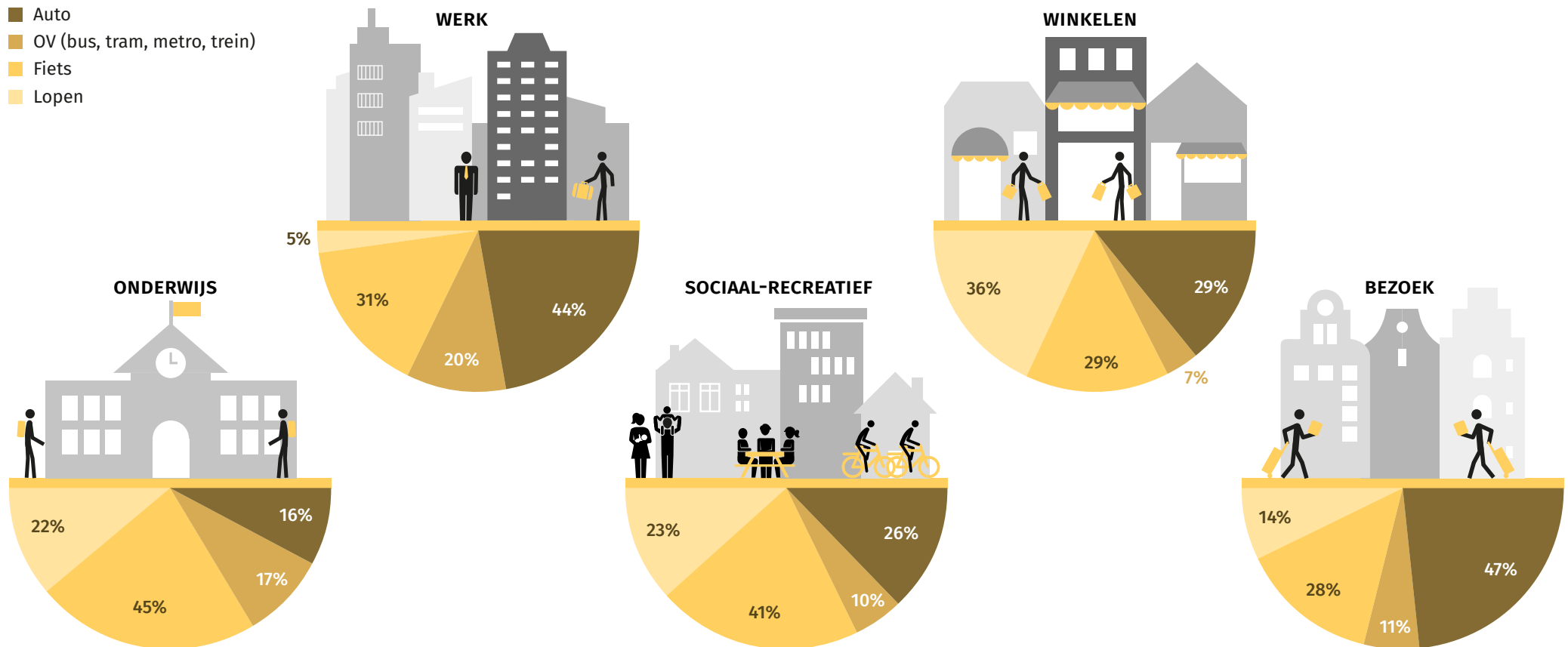
- Auto
- OV (bus, tram, metro, trein)
- Fiets
- Lopen



Modal split naar verplaatsingsmotief

van bewoners, Vervoerregio, werkdag 2016

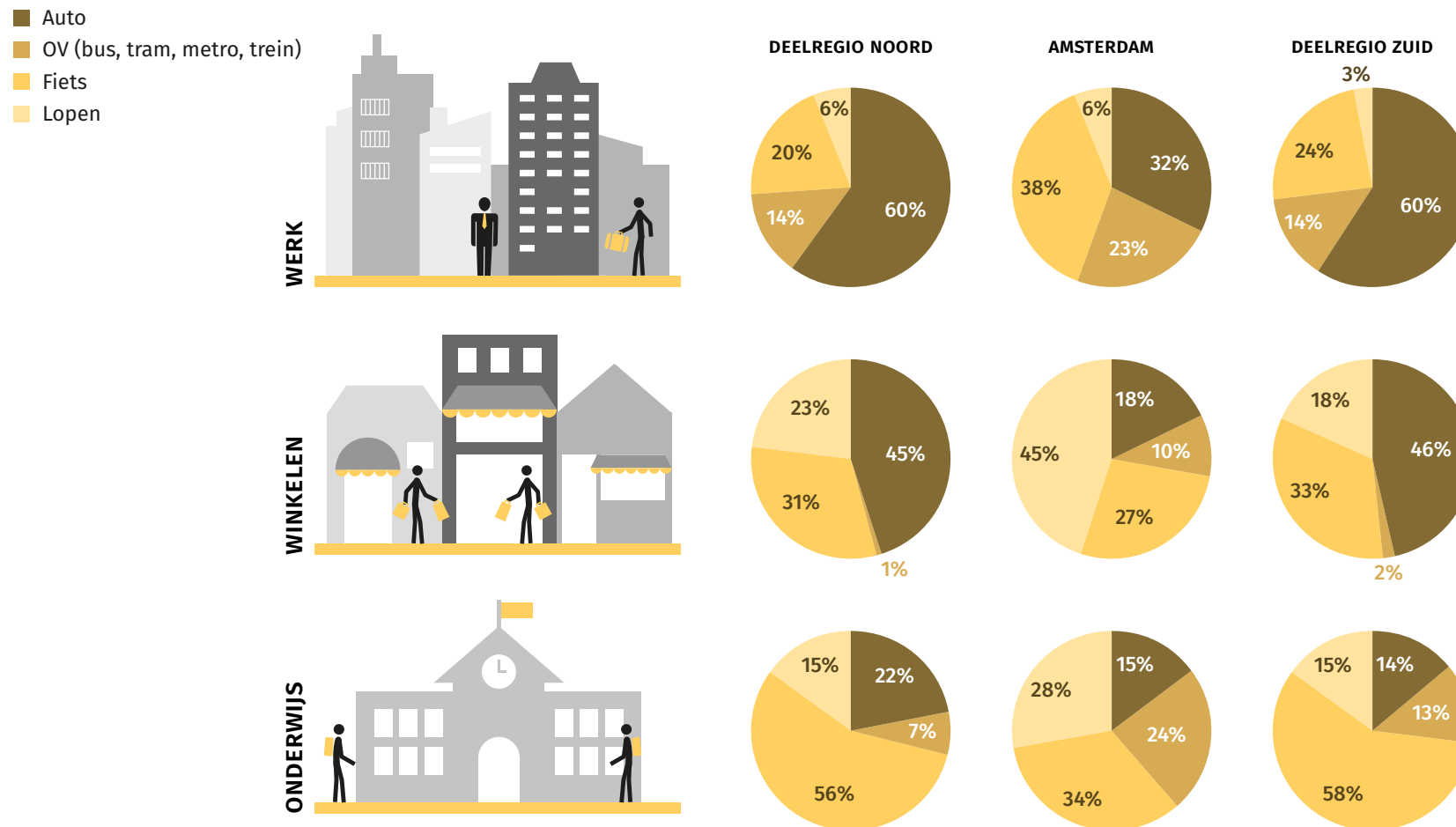
Voor werk en bezoek is het aandeel auto het grootst. Voor onderwijs en sociaal-recreatieve doeleinden gebruikt men vooral de fiets en voor winkelen wordt er het meest gelopen. Het OV vervult vooral een functie voor reizen naar werk en onderwijs.



Modal split naar verplaatsingsmotief

van bewoners, per deelregio, werkdag 2016

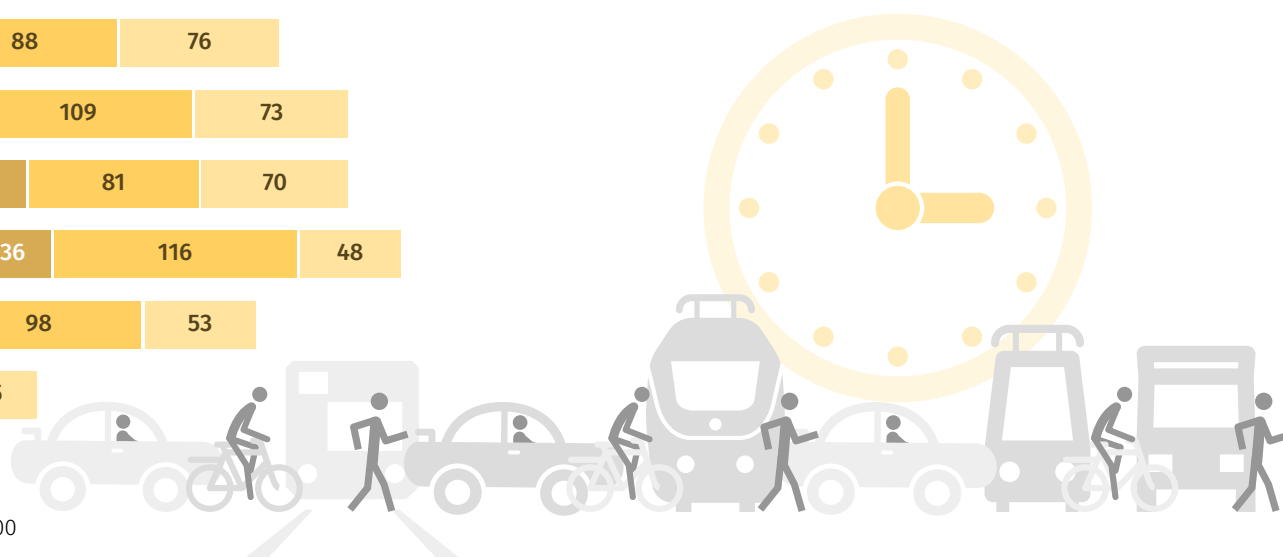
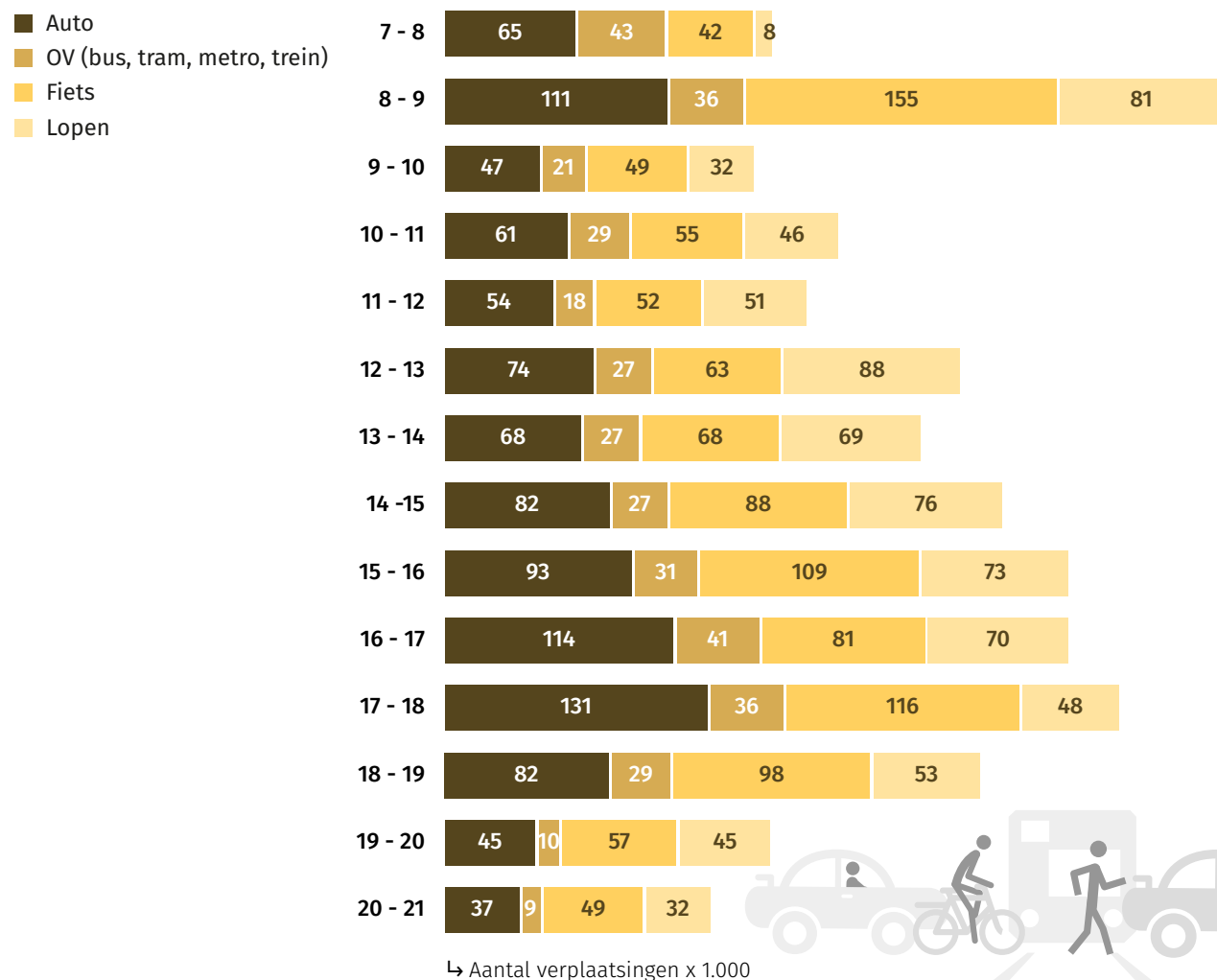
Bewoners van de deelregio's Noord en Zuid reizen het meest met de auto naar het werk, Amsterdammers met de fiets. Voor winkelen gebruikt men in Noord en Zuid vooral de auto en gaat men in Amsterdam lopen. Voor onderwijs is de fiets overal de eerste keuze, maar Amsterdammers gaan hiervoor ook veel te voet of met het OV.



Modal split per vertrekuur

van bewoners, Vervoerregio, werkdag 2016

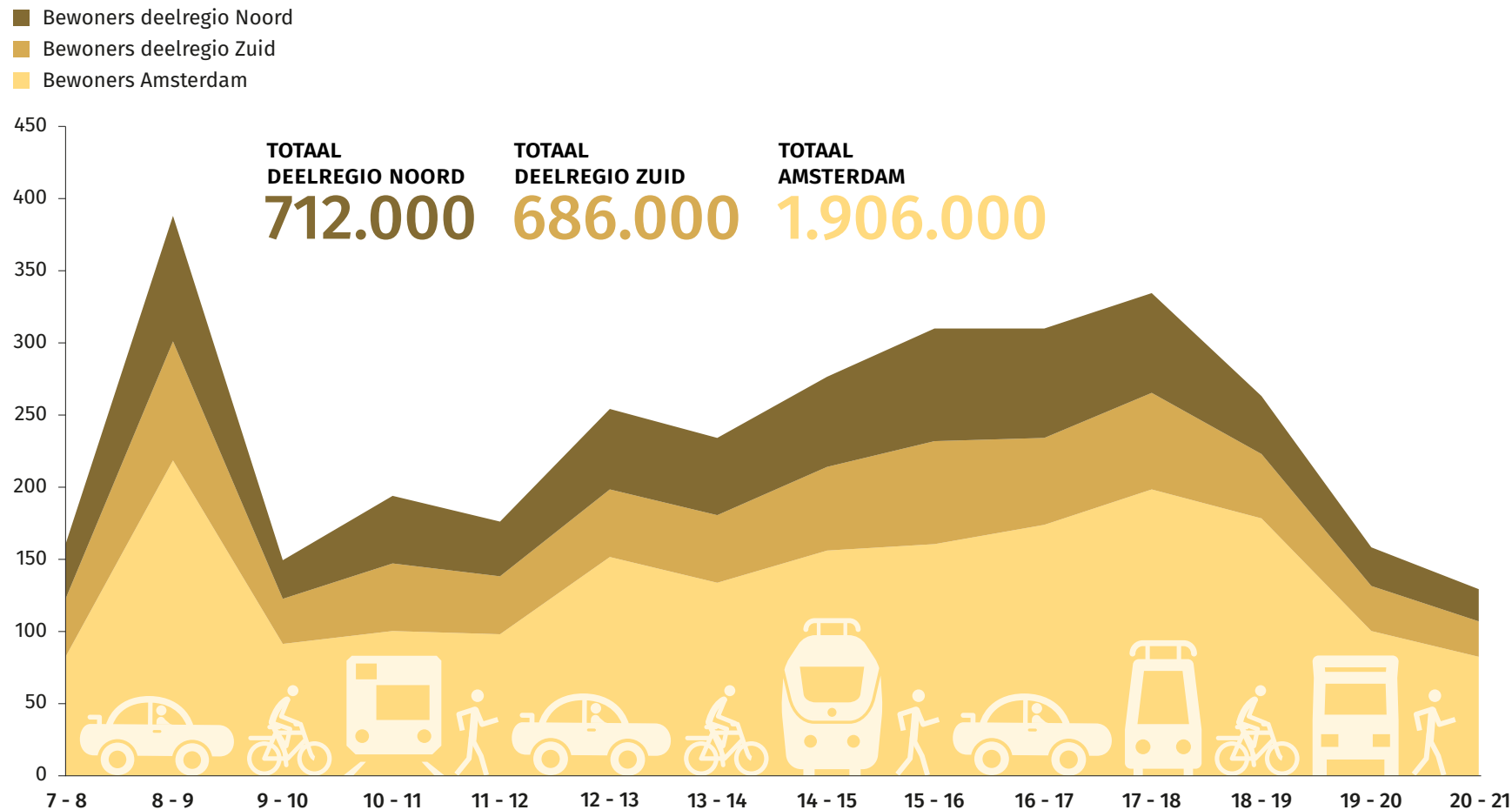
Modal split per vertrekuur van verplaatsingen op werkdagen, door bewoners van de Vervoerregio. Tussen 8 en 9 uur is het drukste vertrekuur, met 384.000 verplaatsingen. Dan is het aandeel fiets het hoogst van de dag. Het aandeel auto is het hoogst tussen 7 en 8 uur en 17 en 18 uur. Het OV heeft een sterke piek tussen 7 en 8 uur. Het meest gelopen wordt er rond het middaguur.



Verplaatsingen per vertrekuur

van bewoners, per deelregio, werkdag 2016

Aantal verplaatsingen per vertrekuur per deelregio, door bewoners. De verplaatsingspatronen van de 3 deelregio's lijken op elkaar. Tussen 8 en 9 uur worden de meeste verplaatsingen per uur gemaakt. De middagspits bouwt veel geleidelijker op en is tussen 17 en 18 uur op zijn hoogtepunt.



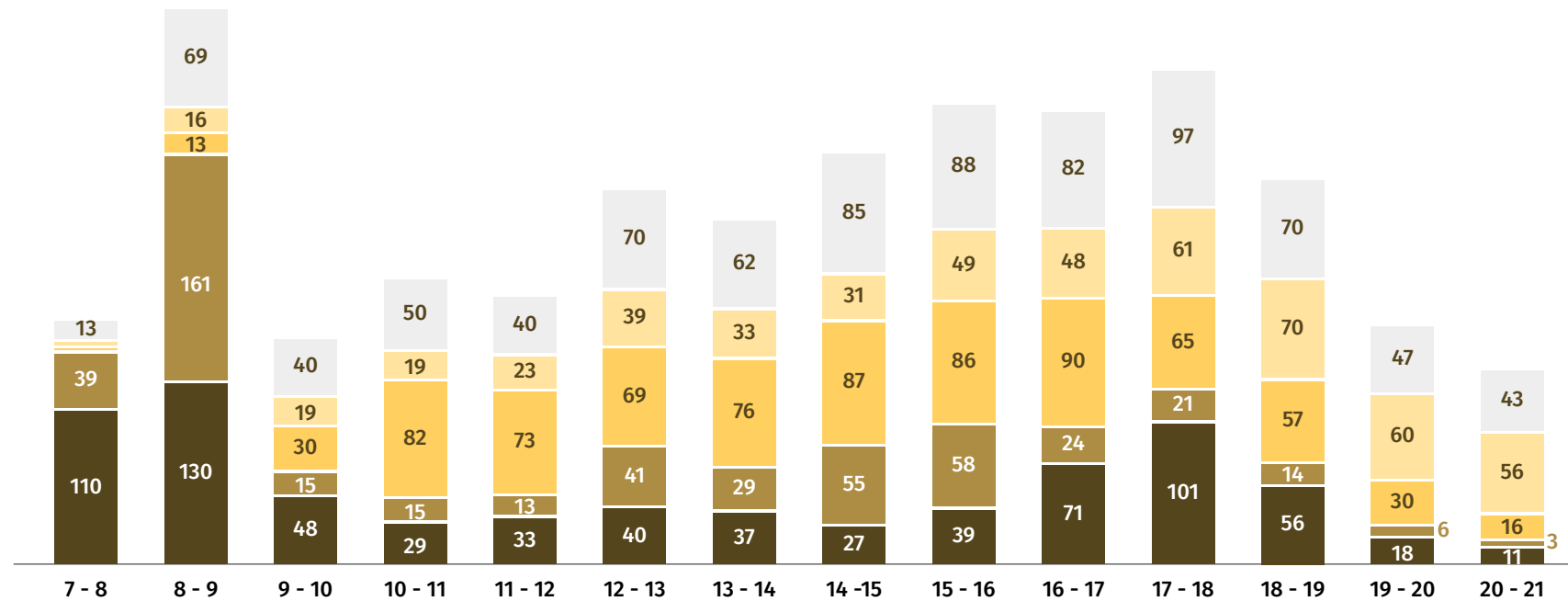
↳ In de verticale as staat het aantal verplaatsingen x 1.000

Verplaatsingen per vertrekuur naar motief

van bewoners, Vervoerregio, werkdag 2016

Aantal verplaatsingen per vertrekuur naar motief, op een werkdag, bewoners van de Vervoerregio. Tussen 7 en 8 uur is 2/3 van alle verplaatsingen gericht op werk. Tussen 7 en 8 uur is het aandeel onderwijs erg groot. Tussen 10 en 12 uur zijn mensen het meest onderweg om te winkelen. Vanaf 18 uur neemt het aandeel sociaal-recreatief snel toe.

- Werk/zaken
- Onderwijs
- Winkelen
- Sociaal recreatief
- Overig

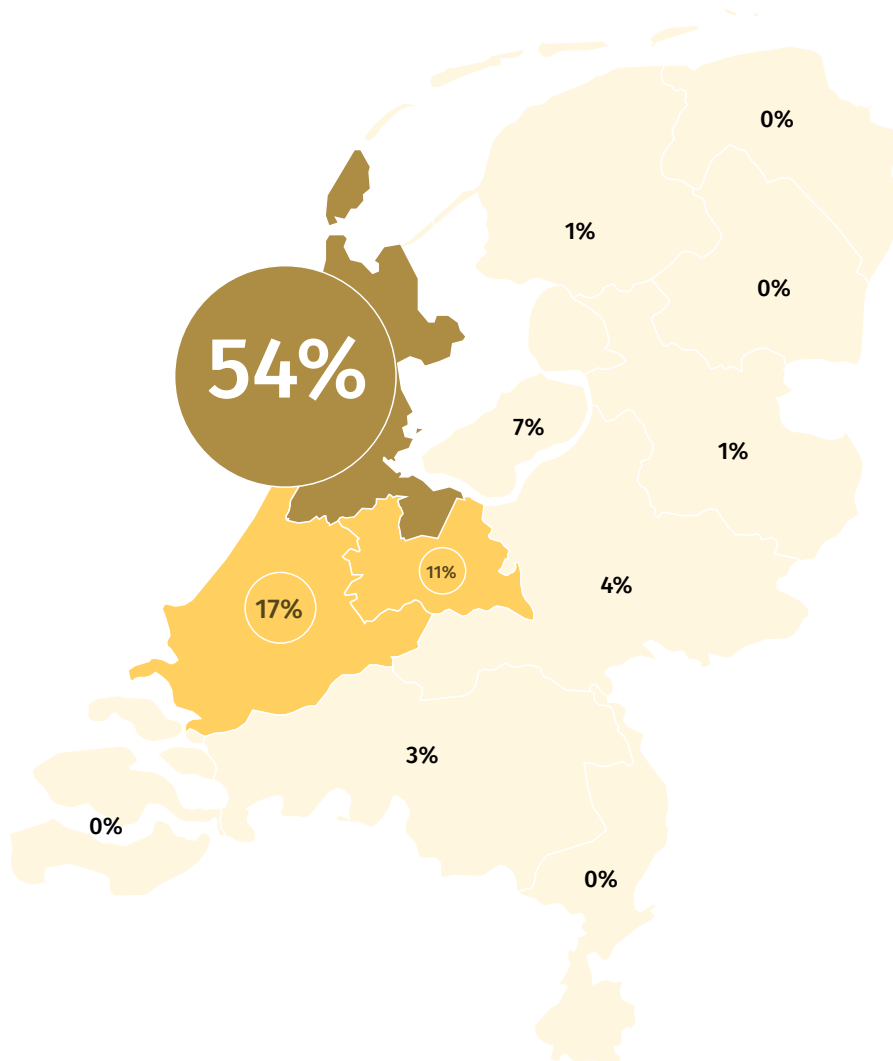


↳ Aantal verplaatsingen x 1.000

Herkomst van bezoekers aan Amsterdam

per provincie, gemiddelde weekday 2016

Het gaat om alle Nederlandse bezoekers op een gemiddelde weekday, inclusief mensen die voor werk of onderwijs naar Amsterdam reizen. De meeste bezoekers van Amsterdam komen uit de provincie Noord-Holland. In totaal gaat het om 246.000 bezoekers.



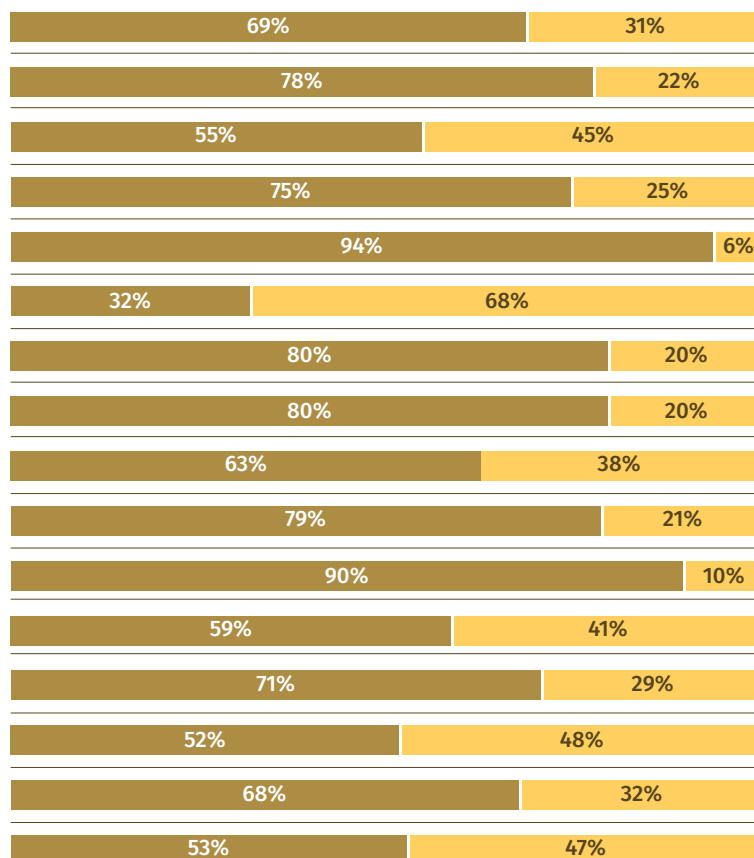
Woon-werkrelaties

bewoners en werknemers, per gemeente, 2015

In de meeste gemeenten werkt het merendeel van de bewoners elders, en komt ook het merendeel van de werknemers van elders. Bewoners van Amsterdam forenzen het minst: 32% van hen werkt buiten de eigen gemeente. In Diemen wordt 6% van de banen ingevuld door mensen die daar ook wonen. In Edam-Volendam is dit 68%.

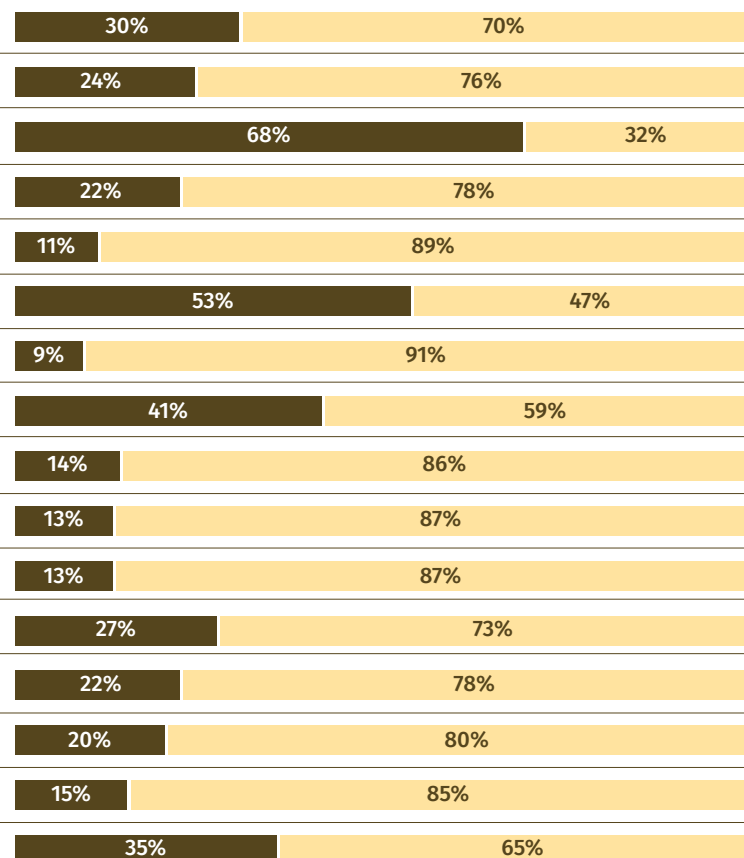
Herkomst van werknemers per gemeente

- Woont niet in werkgemeente
- Woont in werkgemeente



Werklocatie van bewoners per gemeente

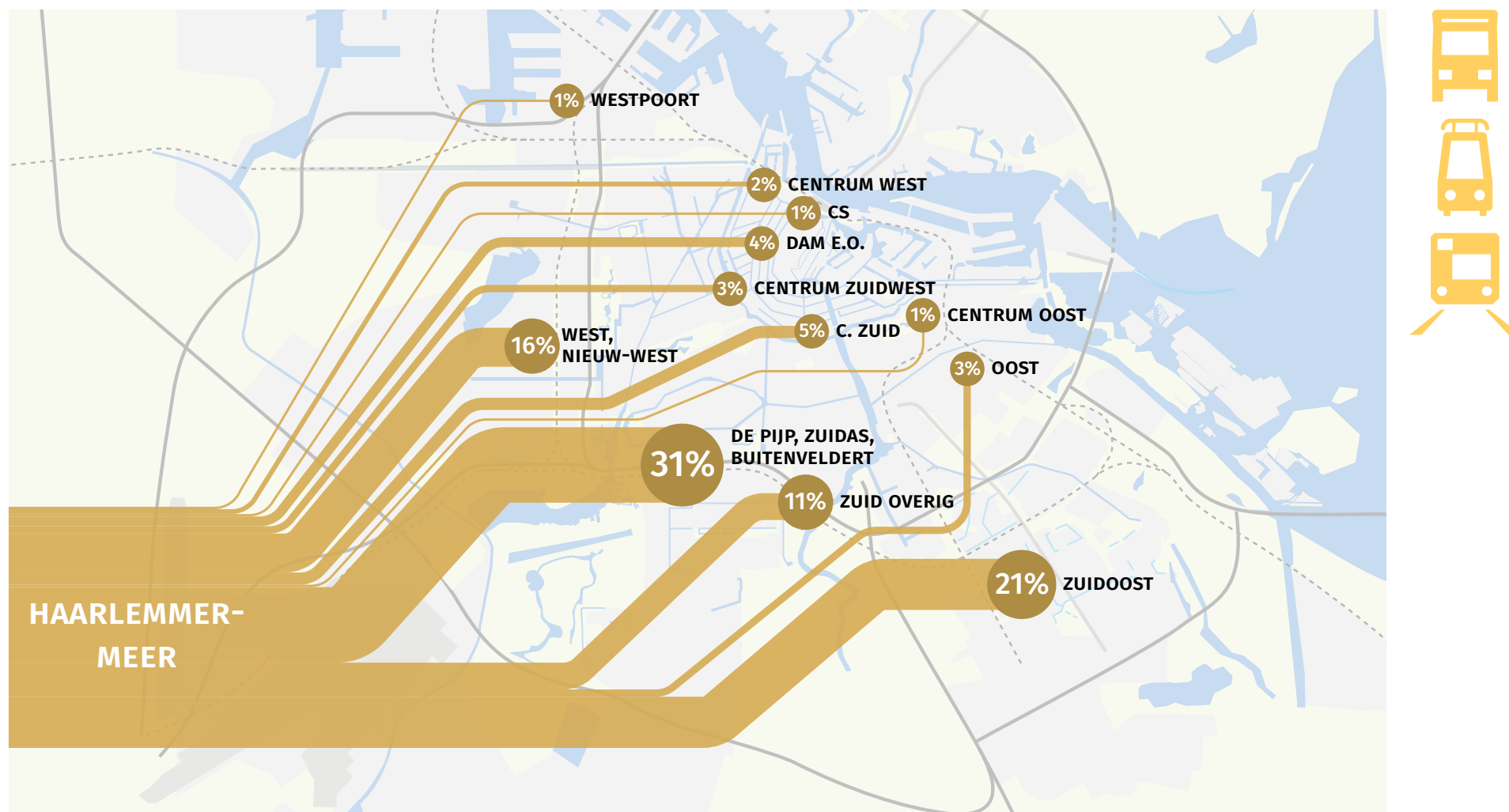
- Werkt in woongemeente
- Werkt buiten woongemeente



Reizigersstromen OV

vanuit Haarlemmermeer* naar Amsterdam, 2015

Van de reizigers heeft circa 40% een bestemming in Amsterdam Zuid. Circa 15% reist naar het centrum van Amsterdam. Het gaat alleen om bus, tram en metro. Treinreizigers zijn niet opgenomen.

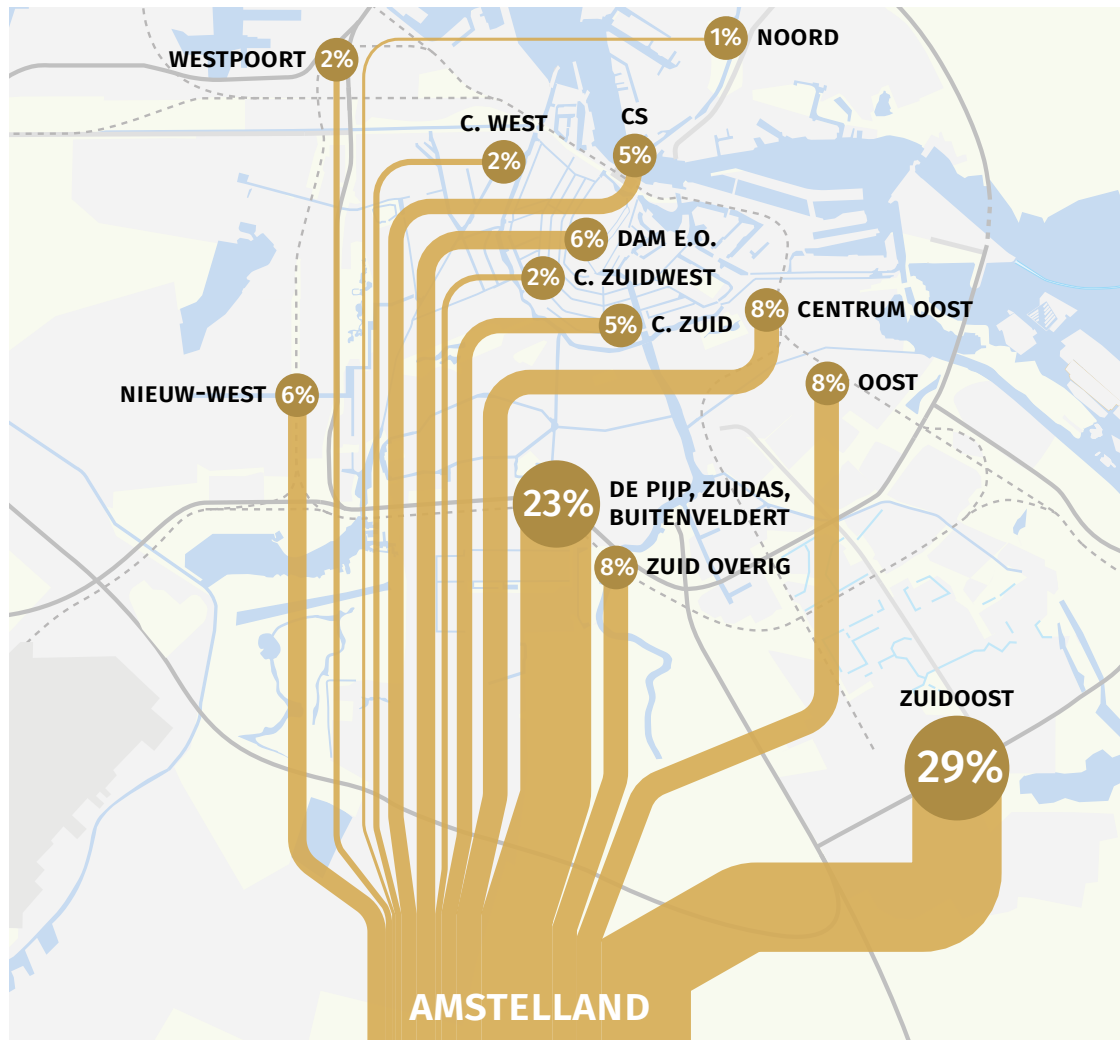


* Exclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Reizigersstromen OV

vanuit Amstelland naar Amsterdam, 2015

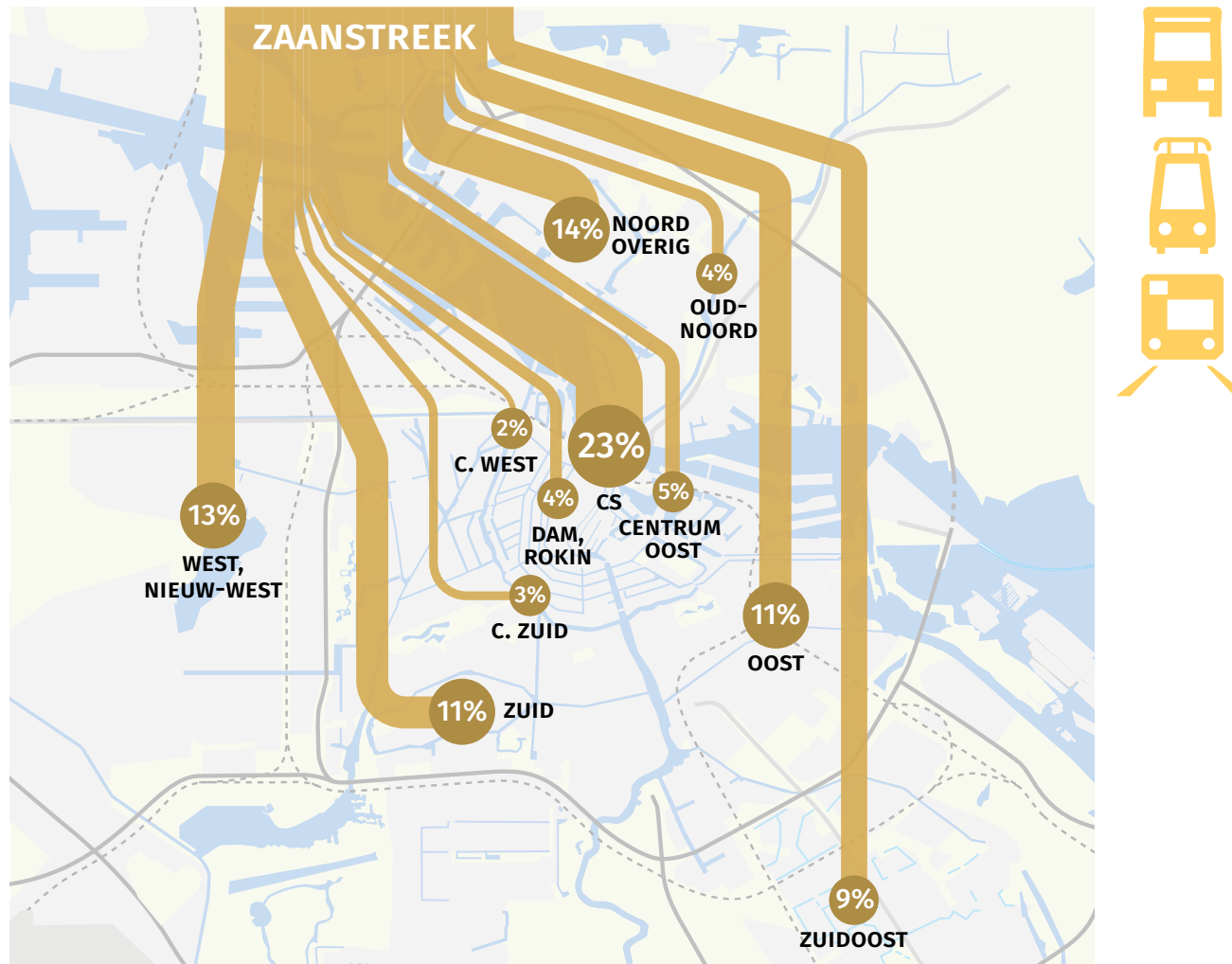
Van de reizigers heeft circa 30% een bestemming in Amsterdam Zuid en circa 30% in Amsterdam Zuidoost. Circa 30% reist naar het centrum van Amsterdam. Het gaat alleen om bus, tram en metro. Treinreizigers zijn niet opgenomen.



Reizigersstromen OV

vanuit Zaanstreek naar Amsterdam, 2015

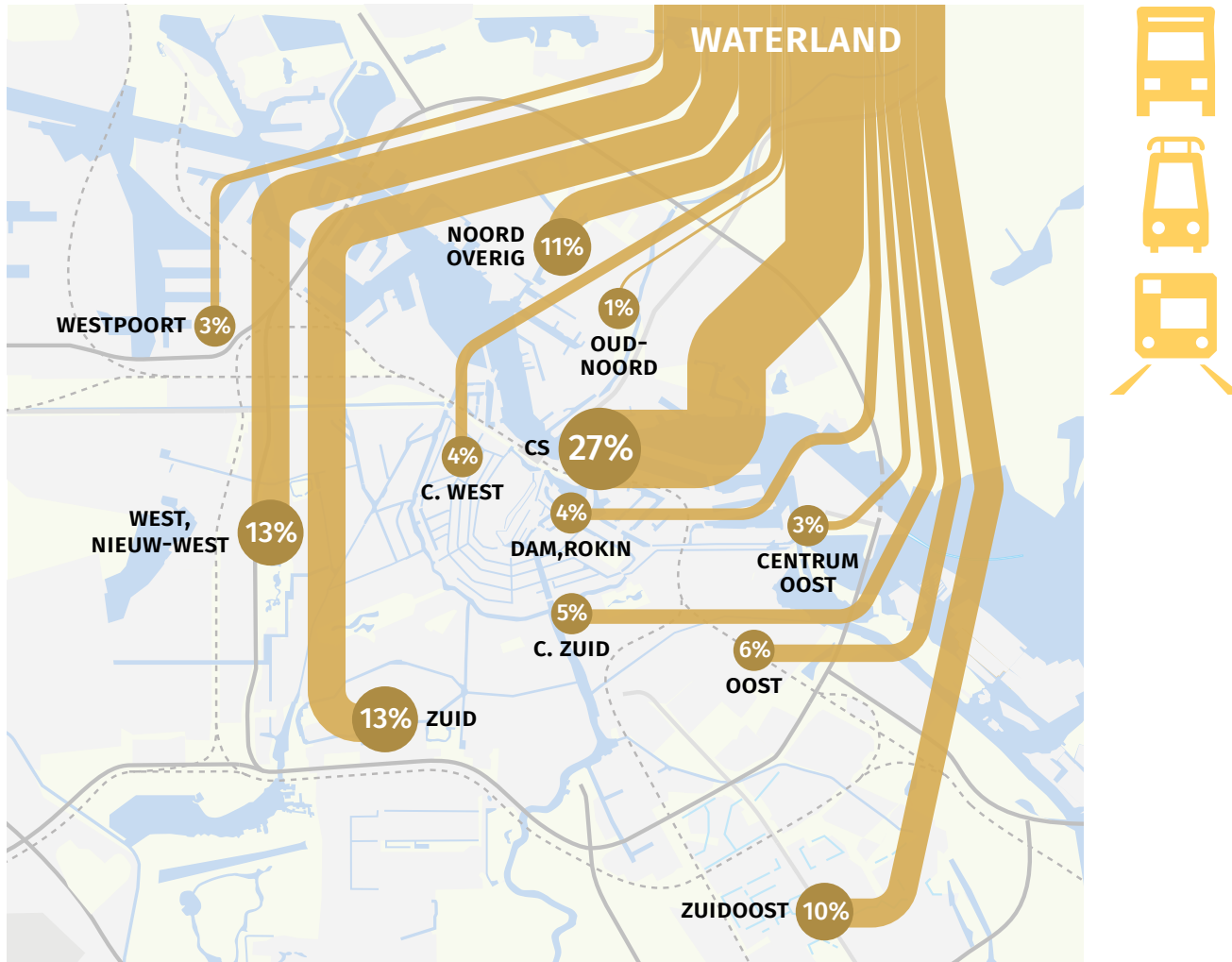
Van de reizigers heeft circa 35% een bestemming in het centrum van Amsterdam. De andere stromen zijn redelijk gelijk verdeeld over de stadsdelen van Amsterdam. Het gaat alleen om bus, tram en metro. Treinreizigers zijn niet opgenomen.



Reizigersstromen OV

vanuit Waterland naar Amsterdam, 2015

Van de reizigers heeft circa 45% een bestemming in het centrum van Amsterdam. De andere stromen zijn redelijk gelijk verdeeld over de stadsdelen van Amsterdam. Het gaat alleen om bus, tram en metro. Treinreizigers zijn niet opgenomen.



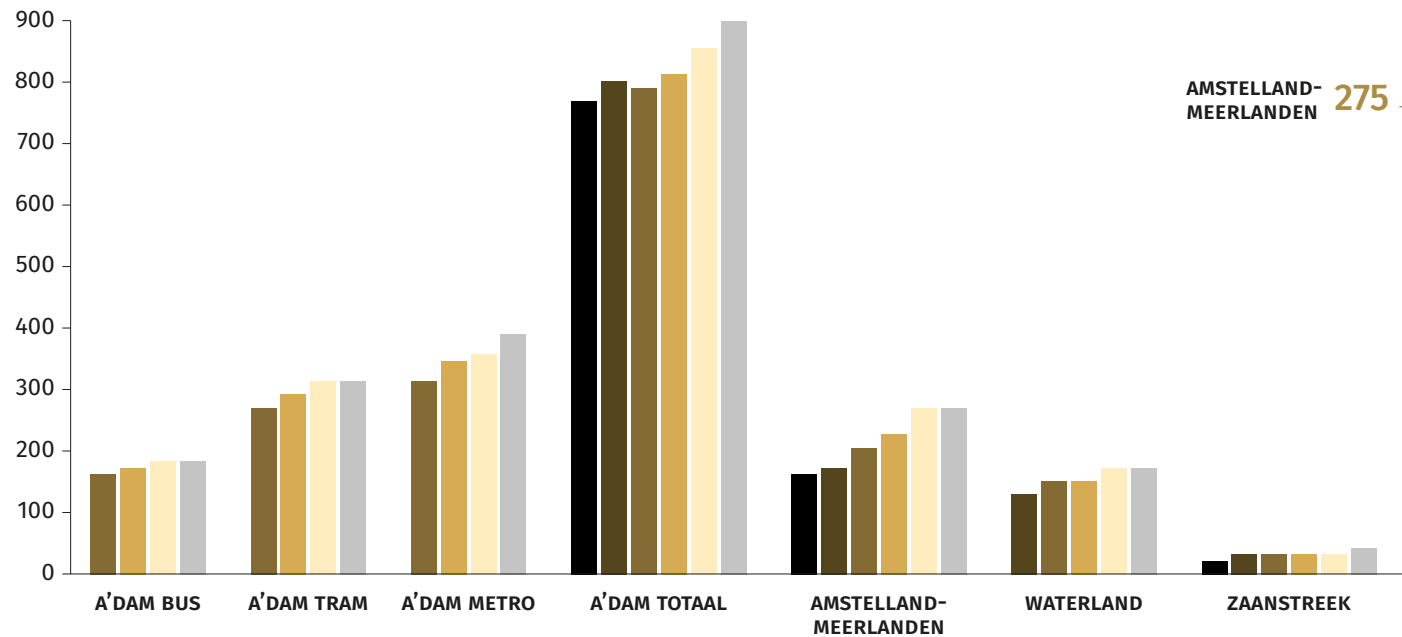
Reizigerskilometers

ontwikkeling per concessie, 2011 – 2016

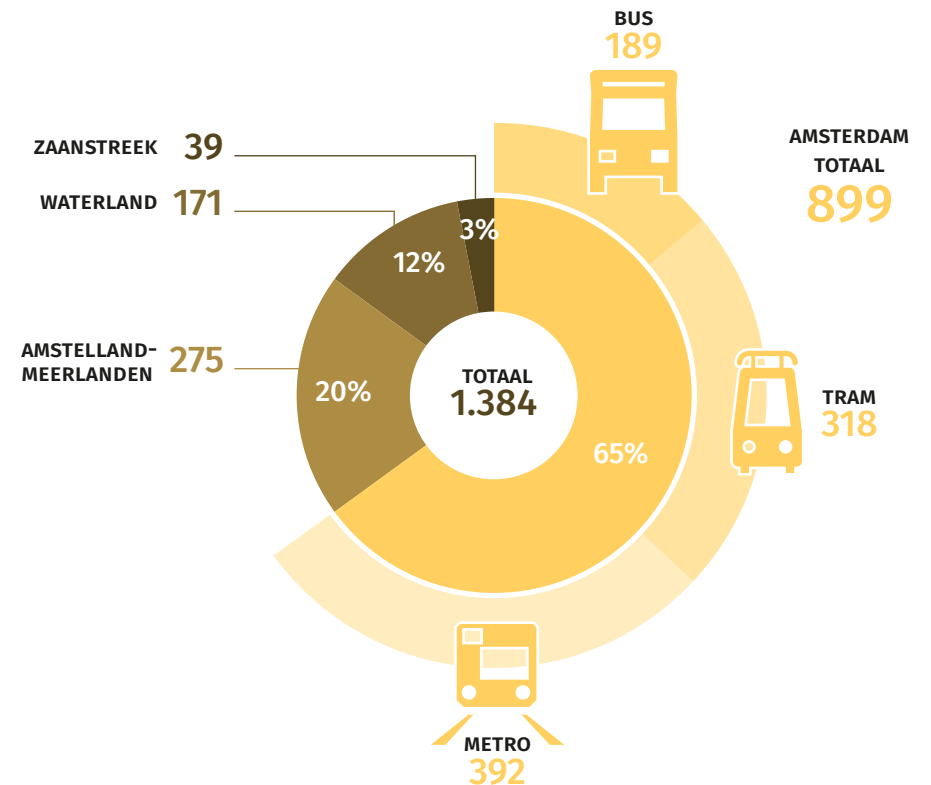
Het aantal reizigerskilometers groeit in elk van de 4 concessies. Verreweg het grootste aantal reizigerskilometers zien we in de concessie Amsterdam.

Aantal reizigerskilometers per concessie per jaar

■ 2011
■ 2012
■ 2013
■ 2014
■ 2015
■ 2016



Aandeel per concessie in aantal reizigerskilometers 2016



↳ Aantal reizigerskilometers x 1.000.000

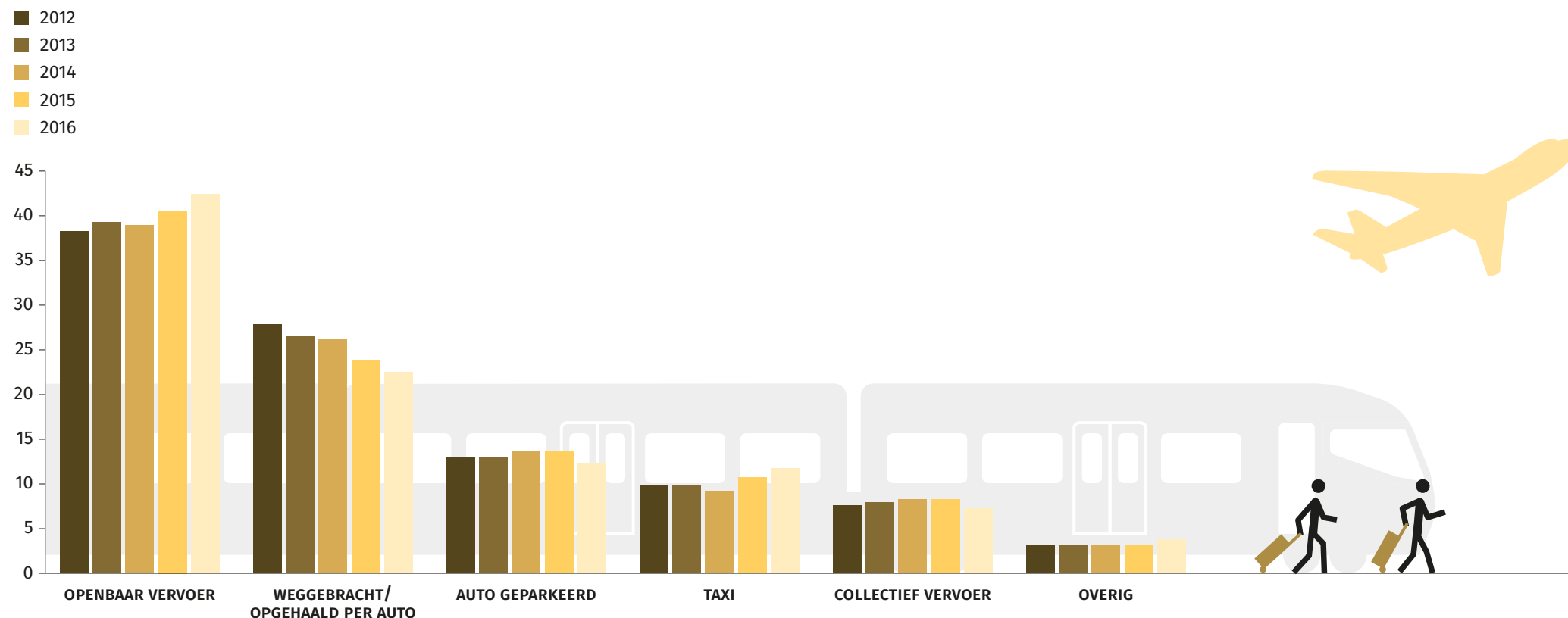
↳ Vanaf 2014 zijn ook de geschatte reizigerskilometers met papieren kaartjes meegerekend

Vervoerwijzekeuze van en naar Schiphol

2012 – 2016

Het OV is de belangrijkste vervoerwijze voor luchtreizigers van en naar Schiphol en het aandeel hiervan groeit. Daartegenover staat een daling van het aandeel reizigers dat met de auto wordt weggebracht of opgehaald.

Verdeling van reizigers naar vervoerwijzekeuze, in procenten



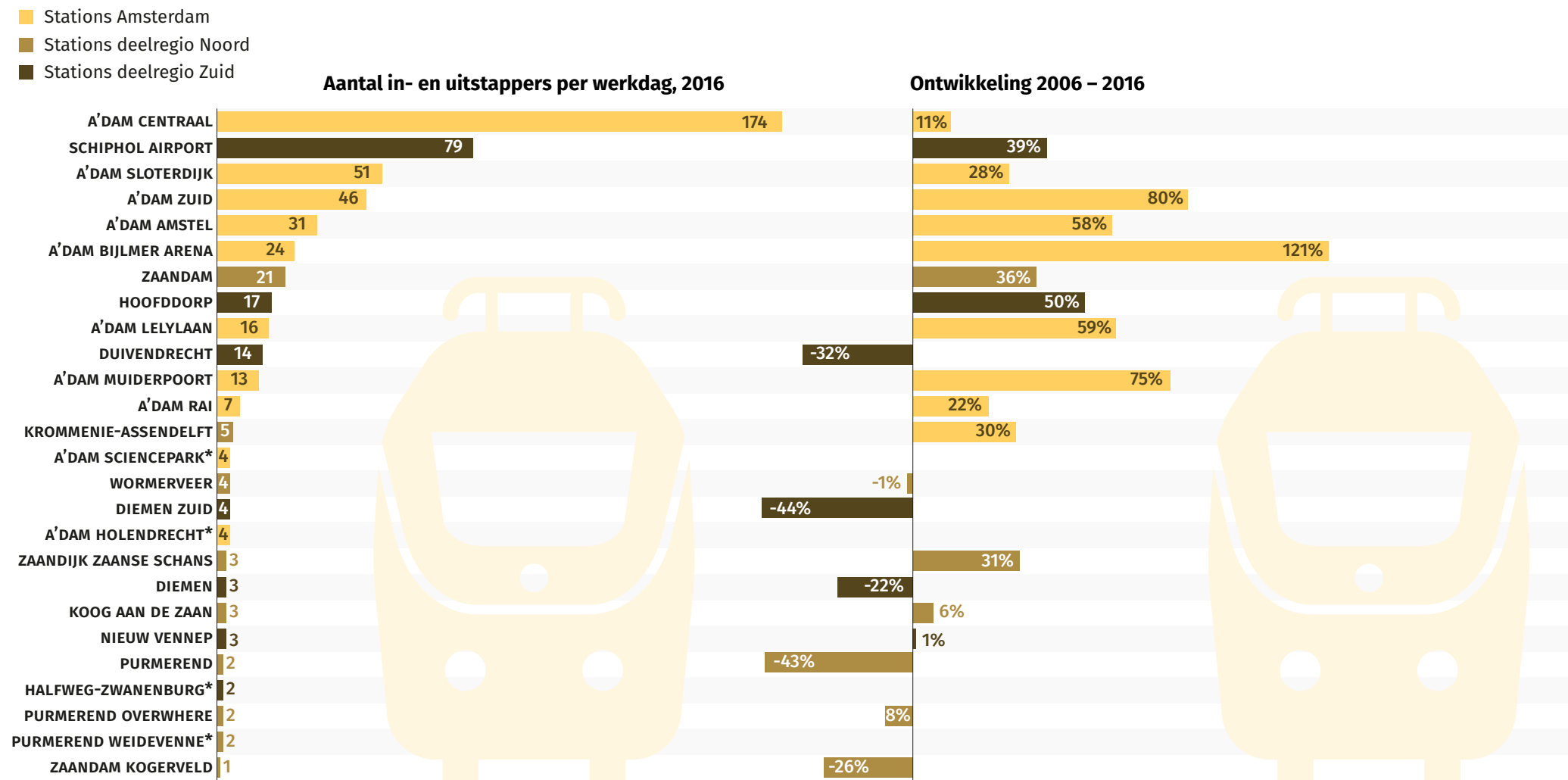
↳ Bij OV gaat het grotendeels om de trein. In 2016 was binnen het totale aandeel van ruim 42% circa 38% treinreiziger en 4% busreiziger

↳ Bij collectief vervoer gaat het om hotelbussen, groepsbussen en taxibusjes

Treinreizigers

ontwikkeling aantal in- en uitstappers per station, werkdag 2006 – 2016

Amsterdam Centraal is verreweg het drukste station qua in- en uitstappers. De grootste relatieve toename van 2006 – 2016 zien we op een aantal Amsterdamse stations, met als uitschieter Bijlmer Arena.



* Station geopend in de periode 2006 – 2016

↳ Aantal in- en uitstappers x 1.000

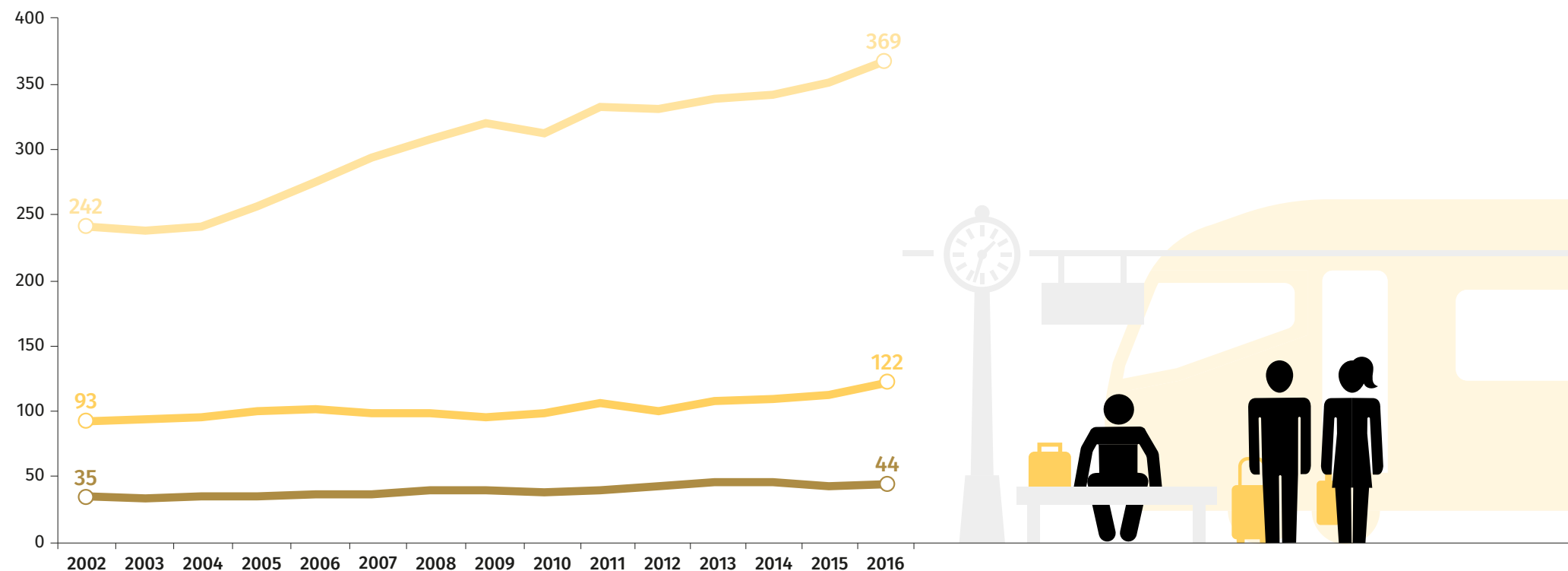
Treinreizigers

ontwikkeling aantal in- en uitstappers, per deelregio, werkdag 2002 – 2016

Het aantal in- en uitstappers is in Amsterdam met 52% gegroeid, in deelregio Zuid met 31% en in deelregio Noord met 26%. De gemiddelde groei in de gehele Vervoerregio is 44%.

Aantal in- en uitstappers

- Deelregio Noord
- Deelregio Zuid
- Amsterdam



↳ Aantal in- en uitstappers x 1.000

SAMENVATTING

- Van alle verplaatsingen op een werkdag is 64% intern verkeer binnen één van de deelregio's. 28% betreft verplaatsingen tussen de Vervoerregio en gebieden daarbuiten, vooral van en naar Amsterdam. Verplaatsingen tussen Amsterdam en de deelregio's Noord en Zuid vormen een relatief klein aandeel.
- Verplaatsingen binnen deelregio's gaan voor 60% per fiets of te voet.
- Jongeren t/m 17 jaar in de deelregio's Noord en Zuid fietsen vaker, maar kiezen vanaf hun 18e juist vaker voor de auto dan in Amsterdam. Amsterdamse jongeren reizen naast de fiets relatief veel te voet en met het OV. Vanaf hun 18e houden zij meer vast aan deze vervoerwijzen.
- Bewoners van de deelregio's Noord en Zuid reizen het meest met de auto naar het werk, Amsterdammers met de fiets. Voor onderwijs is de fiets overal de eerste keuze, maar Amsterdammers gaan hiervoor ook veel te voet of met het OV.
- In de meeste gemeenten werkt het merendeel van de bewoners elders, en komt ook het merendeel van de werknemers van elders.
- Reizigers van en naar Schiphol kiezen het meest voor het OV (trein) en dit aandeel neemt toe.
- Het aantal reizigerskilometers in de OV-concessies nam van 2013 – 2016 toe. Dit geldt ook voor het aantal in- en uitstappers op de meeste treinstations in de regio.



EFFECTEN

Effecten die het gevolg zijn van mobiliteit binnen de Vervoeregio Amsterdam.

INHOUDSOPGAVE

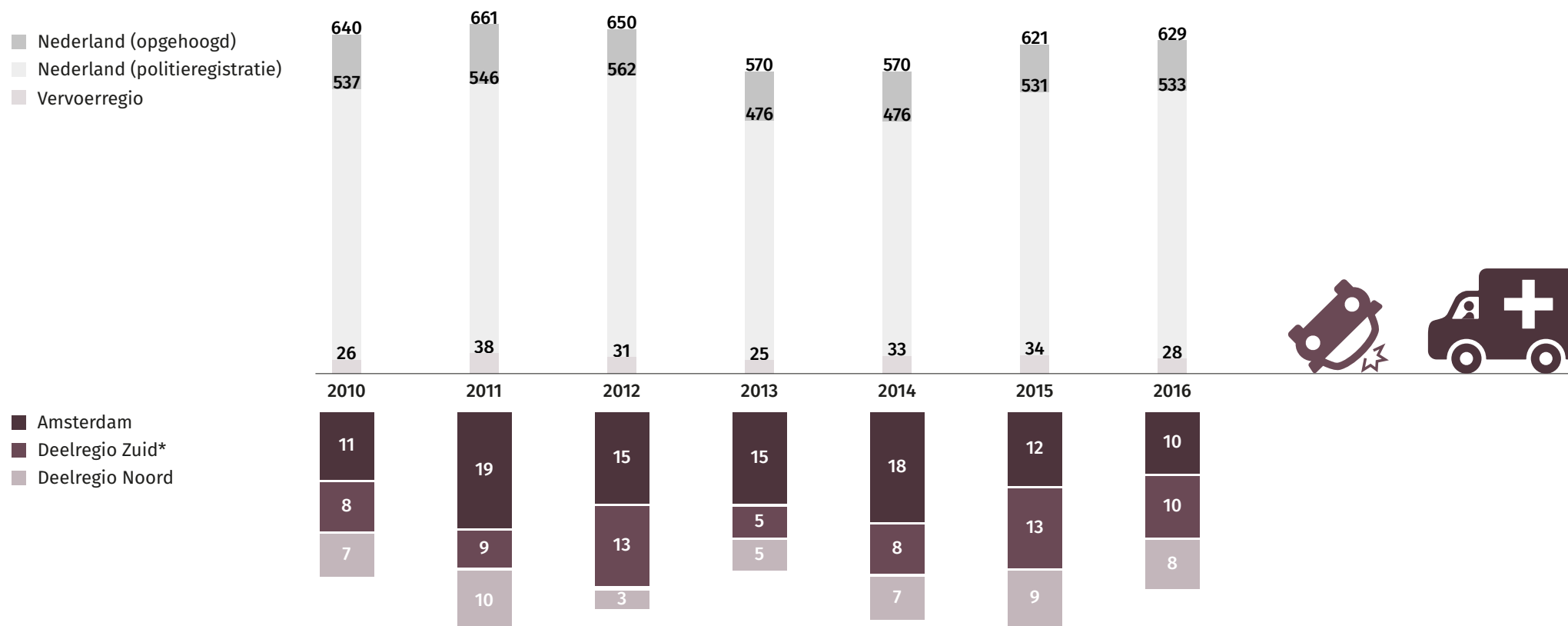
Verkeersdoden in de Vervoerregio	73
Verkeersdoden per vervoerwijze in de Vervoerregio	74
Ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio	75
Ernstig verkeersgewonden per vervoerwijze in de Vervoerregio	76
Samenvatting EFFECTEN	77

Verkeersdoden

in de Vervoerregio, 2010 - 2016

De politie heeft in 2016 in de Vervoerregio 28 verkeersdoden geregistreerd, ten opzichte van 34 in 2015. Daarbij geldt dat het jaarlijks aantal verkeersdoden schommelt en dat er vooral naar een trend over de langere termijn gekeken moet worden.

Aantal verkeersdoden per jaar



↳ Het werkelijke aantal verkeersdoden ligt de afgelopen jaren gemiddeld 15 tot 20% hoger dan het aantal geregistreerde verkeersdoden door de politie. Voor heel Nederland vindt daarom een ophoging plaats van de politieregistratie. Een regionale doorvertaling van de opgehoogde cijfers is niet mogelijk.

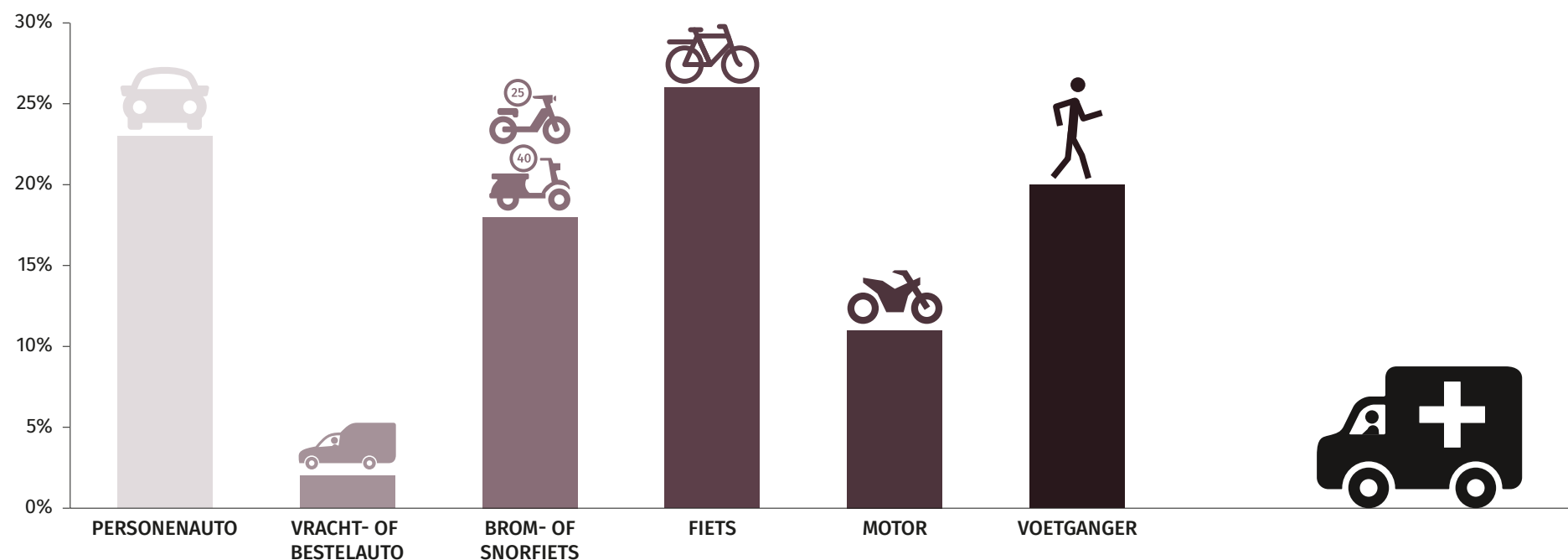
* Exclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Verkeersdoden per vervoerwijze

in de Vervoerregio, 2014 - 2016

De meeste verkeersdoden in de Vervoerregio zijn fietsers (26%), gevolgd door inzittenden van personenauto's (23%) en voetgangers (20%). Opvallend is het relatief hoge aandeel verkeersdoden onder brom- en snorfietsers (18%) en motorrijders (11%). Ter vergelijking: het aandeel brom- en snorfiets in de modal split van de Vervoerregio is 1%.

Verkeersdoden naar vervoerswijze 2014-2016

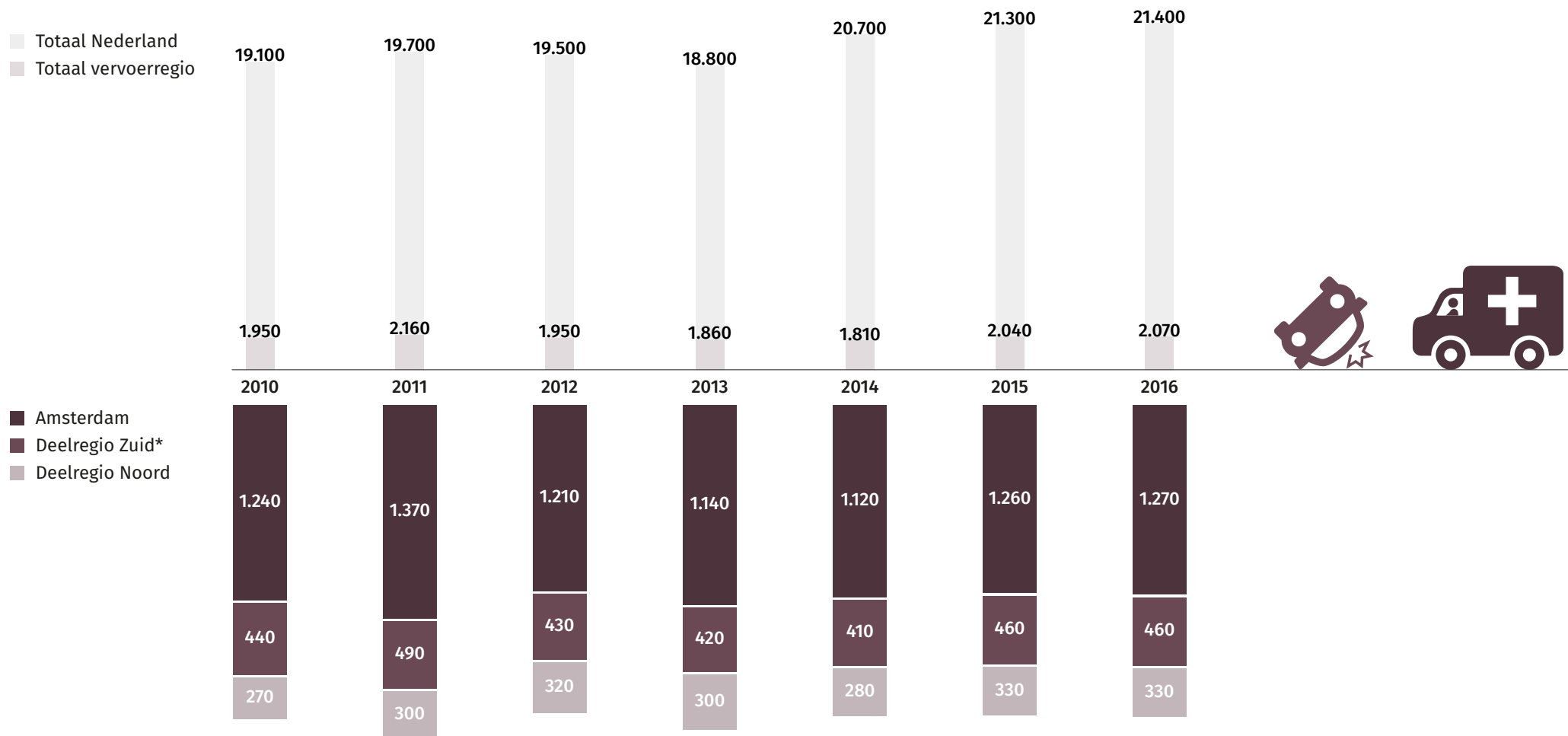


Ernstig verkeersgewonden

in de Vervoerregio, 2010 - 2016

Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio is tussen 2010 en 2016 gestegen met 6%. Landelijk is het aantal ernstig gewonden in deze periode gestegen met 12%.

Geschatte aantal ernstig verkeersgewonden per jaar



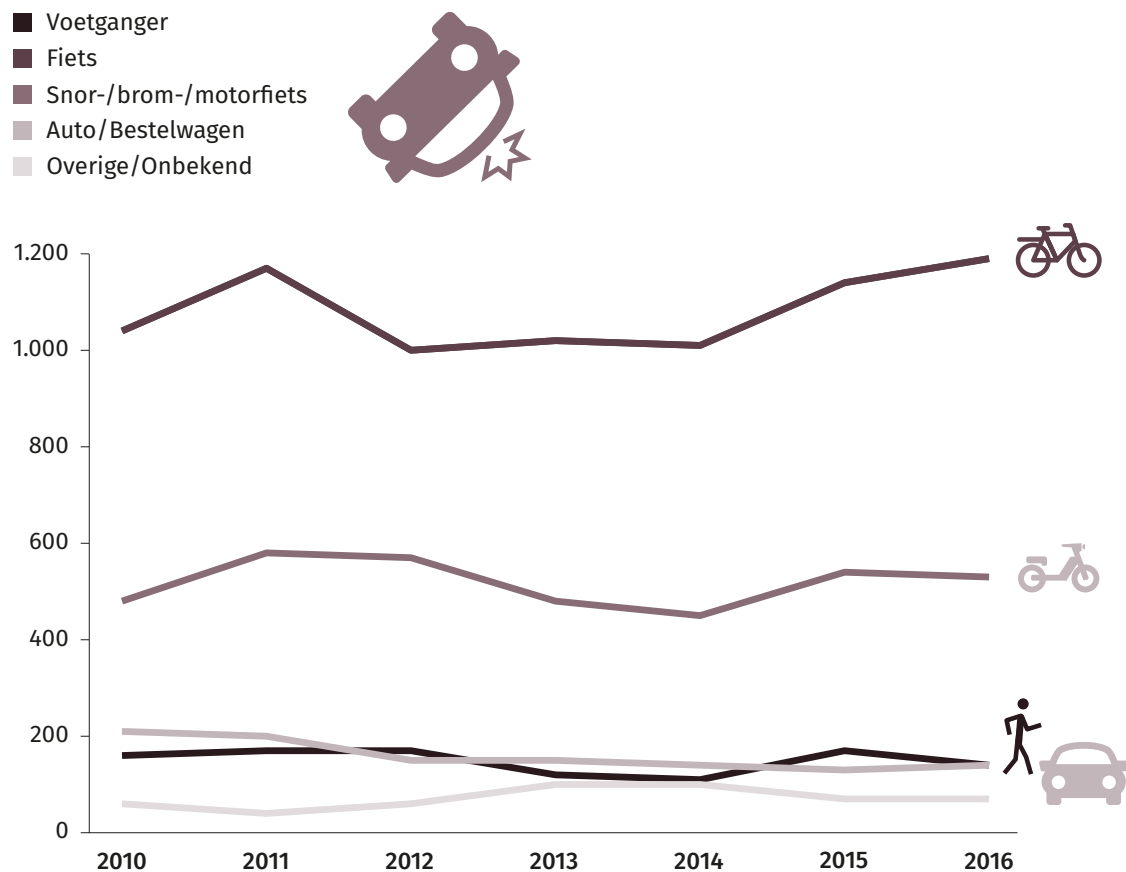
* Exclusief Haarlemmerliede en Spaarnwoude

Ernstig verkeersgewonden per vervoerwijze

in de Vervoerregio, 2010 – 2016

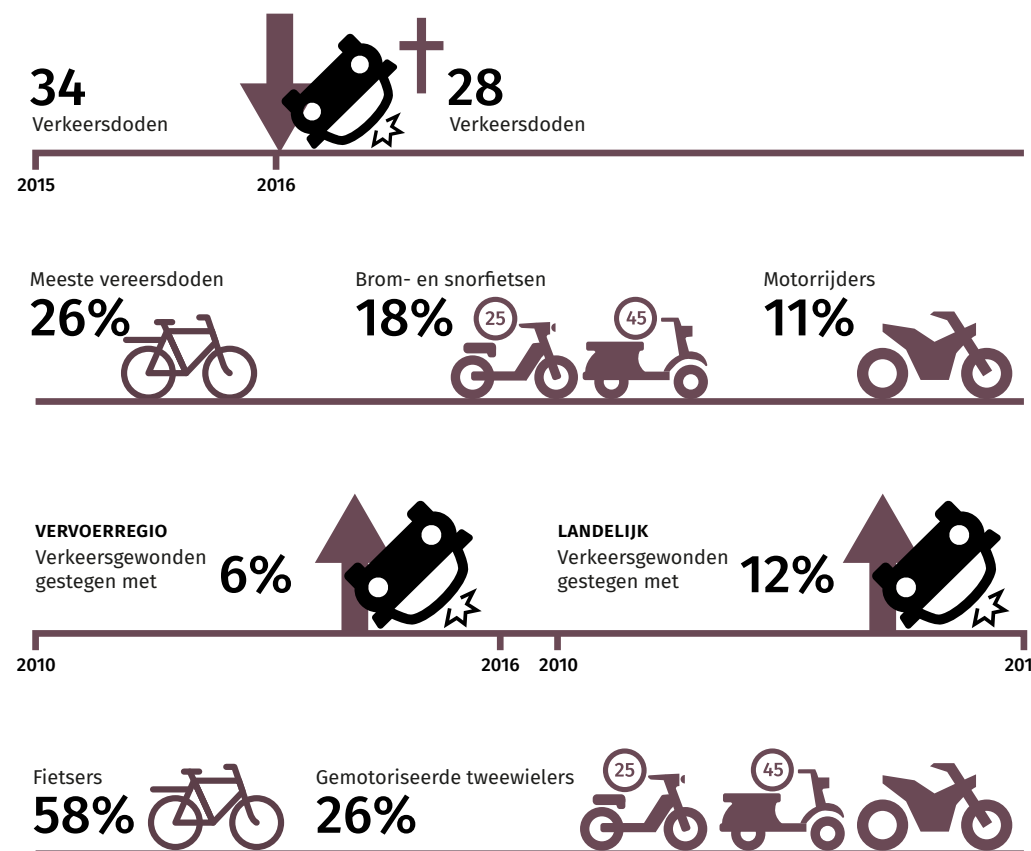
De meeste ernstig verkeersgewonden vielen in 2016 onder fietsers (58%) en gemotoriseerde tweewielers (bromfietsen, snorfietsen en motoren; 26%).

Aantal ernstig verkeersgewonden



SAMENVATTING

- Er zijn in 2016 in de Vervoerregio 28 verkeersdoden geregistreerd, ten opzichte van 34 in 2015.
- De meeste verkeersdoden in de Vervoerregio zijn fietsers (26%). Opvallend is het relatief hoge aandeel verkeersdoden onder brom- en snorfietsers (18%) en motorrijders (11%), gelet op hun lage aandeel in de modal split.
- Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio is tussen 2010 en 2016 gestegen met 6%. Landelijk is het aantal ernstig gewonden in deze periode gestegen met 12%.
- De meeste ernstig verkeersgewonden vielen in 2016 onder fietsers (58%) en gemotoriseerde tweewielers (bromfietsen, snorfietsen en motoren; 26%).



BELEVING

Beleving en waardering van
mobiliteit in de Vervoerregio
Amsterdam



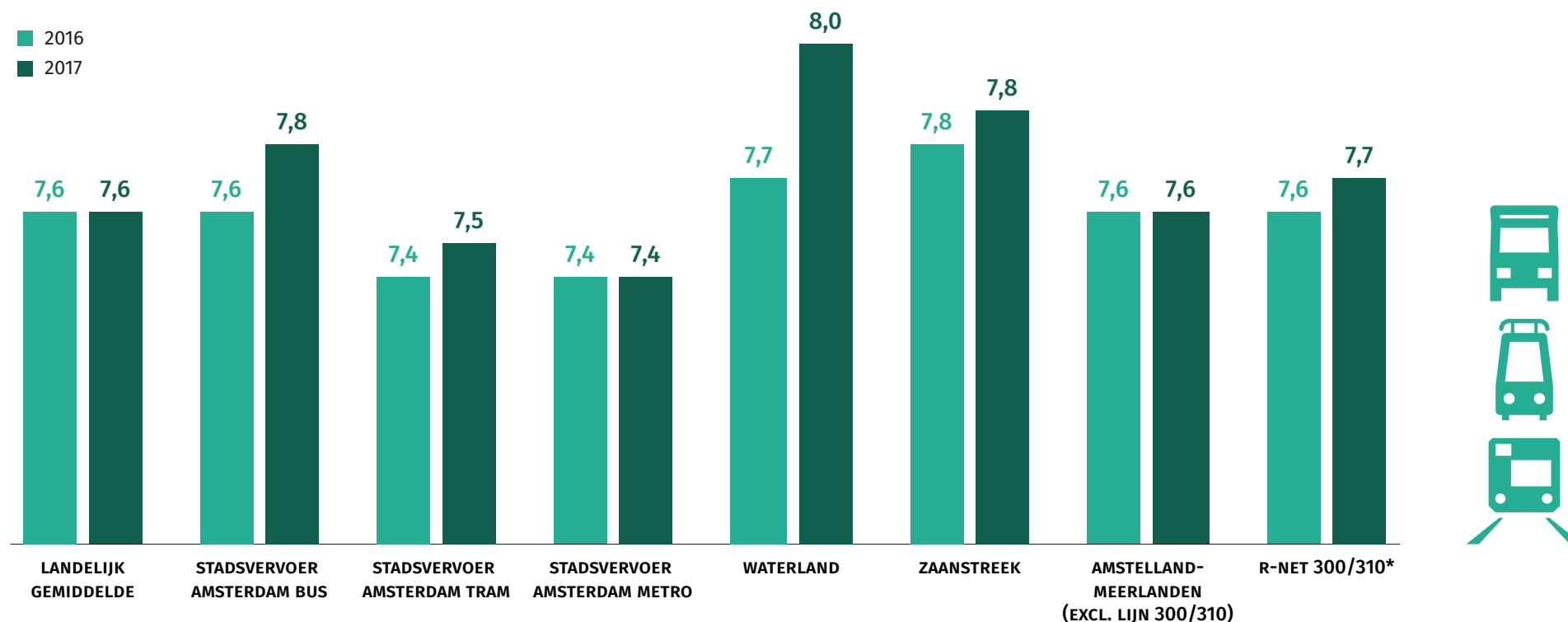
INHOUDSOPGAVE

Reizigerswaardering stads- en streekvervoer	80
Samenvatting BELEVING	81

Reizigerswaardering

stads- en streekvervoer, 2016

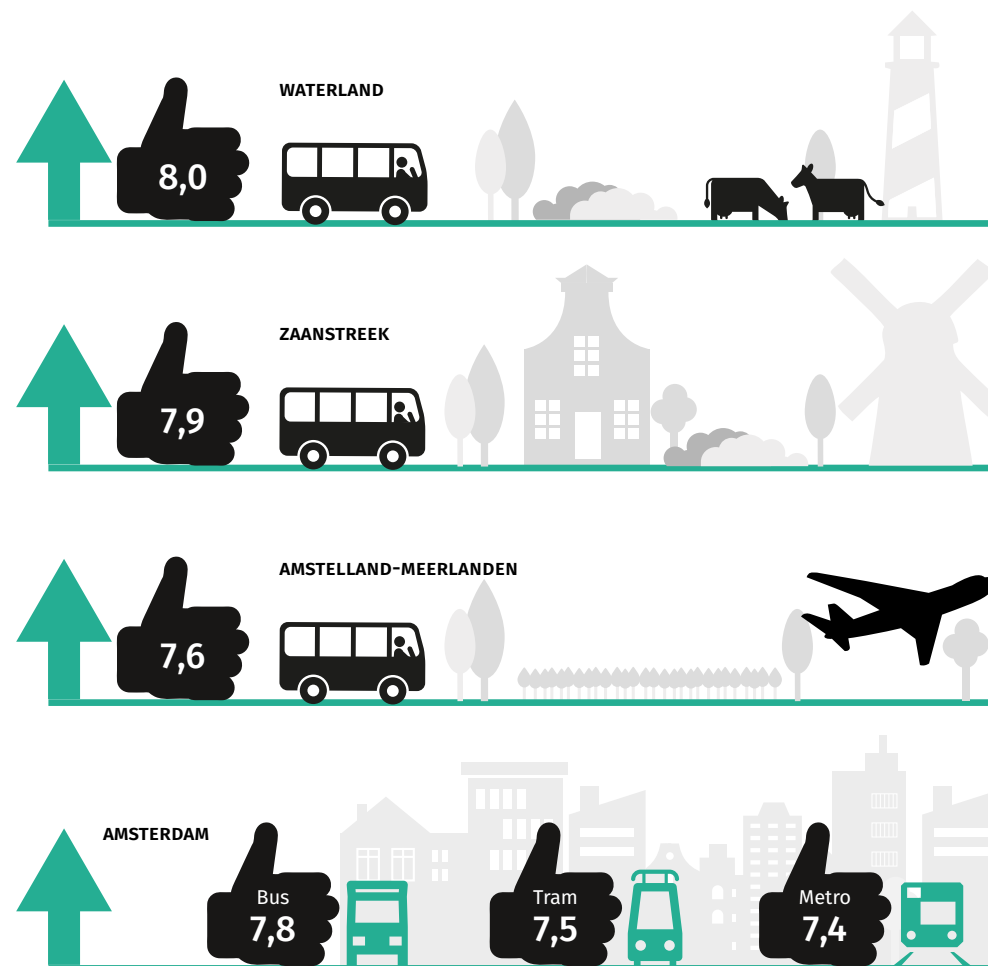
Tevredenheid van reizigers over concessiegebieden. In Amsterdam gaat het om bus, tram en metro, in de andere concessies om bus. Het betreft geen treinreizigers. De concessie Waterland was in 2017 met 8,0 de hoogst gewaardeerde vastelandsconcessie van Nederland, een stijging van 0,3 ten opzichte van 2016. Ook de concessie Zaanstreek wordt met een 7,9 goed gewaardeerd, een stijging van 0,1. De concessie Amstelland-Meerlanden krijgt net als een jaar eerder een 7,6. Lijn 300/310 (R-net) van deze concessie is gestegen naar een 7,7. In de concessie Amsterdam is de waardering voor bus met 0,2 gestegen naar een 7,8. Daarmee is deze concessie landelijk in de top tien gekomen. De tram scoorde 0,1 hoger met een 7,5. De waardering voor de metro is al enkele jaren gelijk: een 7,4.



* Lijn 300 is de lijn Haarlem - Schiphol - Amsterdam Bijlmer ArenA. Lijn 310 is de voormalige lijn Nieuw-Vennep - Schiphol - Amsterdam Zuid, deze is nu door andere R-netlijnen overgenomen.

SAMENVATTING

- De concessie Waterland was in 2017 met 8,0 de hoogst gewaardeerde vastelandsconcessie van Nederland, een stijging van 0,3 ten opzichte van 2016.
- Ook de concessie Zaanstreek wordt met een 7,9 goed gewaardeerd, een stijging van 0,1.
- De concessie Amstelland-Meerlanden krijgt net als een jaar eerder een 7,6. Lijn 300/310 (R-net) van deze concessie is gestegen naar een 7,7.
- In de concessie Amsterdam is de waardering voor bus met 0,2 gestegen naar een 7,8. Daarmee is deze concessie landelijk in de top tien gekomen. De tram scoorde 0,1 hoger met een 7,5. De waardering voor de metro is al enkele jaren gelijk: een 7,4.



Colofon

Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00

Vormgeving en cartografie

DSGN.FRM (Vera Zwaan)

Fotografie

Wiebke Wiltling en Menno Herstel

Voor vragen over de rapportage kunt u een mail sturen naar:
regiohuis@vervoerregio.nl

Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming en zonder bronvermelding op enigerlei wijze worden overgenomen en/of verveelvoudigd.

Amsterdam, mei 2018 ©