

6

Mobiliteit

Het groeiend aantal Amsterdammers, bezoekers en toeristen dat zich verplaatst in Amsterdam, zet de schaarse openbare ruimte in de stad onder druk. Om de stad bereikbaar en veilig te houden en de openbare ruimte toegankelijk en aantrekkelijk, worden door de gemeente Amsterdam keuzes gemaakt en maatregelen getroffen. Dit hoofdstuk beschrijft de huidige stand van zaken en ontwikkelingen rond de mobiliteit in Amsterdam.

Auteur: Merijn Heijnen



Kernpunten

- Amsterdammers verplaatsten zich in 2017 gemiddeld 2,4 keer per werkdag en ze legden samen gemiddeld 11,1 miljoen kilometer per werkdag af. Het aantal verplaatsingen daalt sinds het begin van de eeuw.
- Men reist in Amsterdam bijna even vaak met auto, fiets en openbaar vervoer. Het aandeel van de auto is de afgelopen decennia gedaald en het fietsgebruik sterk gegroeid. Inwoners fietsen het vaakst en bezoekers komen het vaakst met de auto.
- In de stadsdelen Centrum, Oost, West en Zuid is de fiets het populairste vervoersmiddel, in Noord en Nieuw-West de auto en in Zuidoost het openbaar vervoer.
- Het aantal ritten met bus, tram, metro en veerponten in Amsterdam is tussen 2013 en 2017 met 14% gestegen.
- Autobezit onder Amsterdammers is gedaald, vooral onder jongeren. Maar door de bevolkingsgroei neemt het totaal aantal personenauto's in de stad nog toe.
- Het aantal deelauto's in Amsterdam is gegroeid tot ruim 7.000 en maakt 3% van alle auto's in de stad uit.
- Het aantal ernstig gewonden in het verkeer is de afgelopen jaren toegenomen. Fietsers zijn het minst tevreden over de verkeersveiligheid.

Modal split; verhoudingen tussen vervoermiddelen

Aantal verplaatsingen van bewoners en bezoekers neemt af

Het aantal inwoners en aantal werkenden in Amsterdam neemt al jaren toe, maar het totaal aantal verplaatsingen in Amsterdam neemt opvallend genoeg iets af, net als het totaal aantal afgelegde kilometers binnen de stad door inwoners en werkenden. In 2017 maakten Amsterdammers gemiddeld nog 2,4 verplaatsingen per dag, terwijl dit er in 2005 nog gemiddeld 3,1 per dag waren. De totale afgelegde afstand binnen Amsterdam door inwoners en werkenden daalt van 11,7 miljoen kilometer per werkdag in 2015 en 2016 naar 11,1 miljoen kilometer in 2017. In 2017 maakten Amsterdammers (van 12 jaar en ouder) op een gemiddelde werkdag in totaal 1,8 miljoen verschillende verplaatsingen en bezoekers maakten er ongeveer 720.000.¹ Voor toeristen wordt geschat dat het totaal aantal verplaatsingen rond de 145.000 ligt.² De inwoners van Amsterdam zijn zodoende het

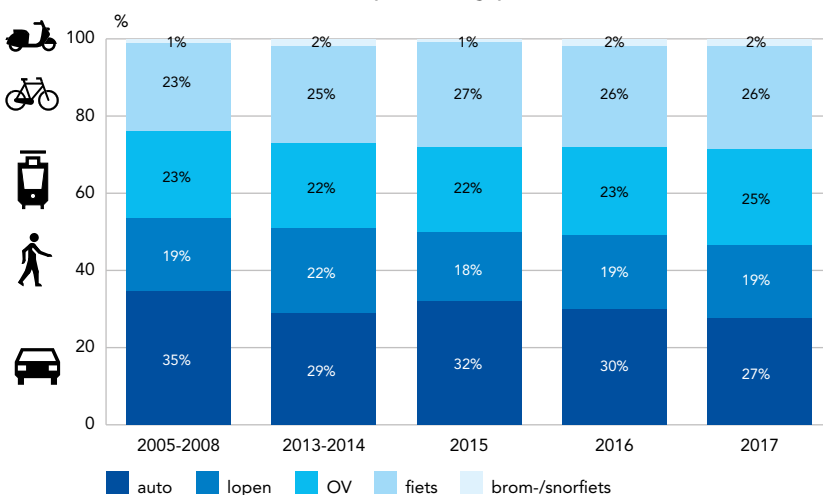
meest aanwezig in het stedelijke verkeer, maar voor bepaalde tijdstippen of locaties kan dit afwijken (zoals toeristen op plekken in de binnenstad of forenzen nabij stations).

De modal split is de verhouding tussen de verschillende vervoermiddelen die worden gebruikt voor verplaatsingen in een jaar, uitgedrukt in een percentage. Wanneer we kijken naar alle verplaatsingen die van, naar en binnen Amsterdam gemaakt worden dan was er in 2017 een bijna evenredige verdeling tussen verplaatsingen met de auto (27%), de fiets (26%) en met het openbaar vervoer (25%, zie afb. 6.1). Dit betekent onder meer dat het aandeel verplaatsingen met de auto sinds de jaren '90 sterk afgenomen is. Het fietsgebruik is sindsdien sterk gegroeid, maar is de laatste jaren redelijk constant. Het aantal OV-verplaatsingen (trein en lokaal openbaar vervoer) is tussen 2016 en 2017 iets gestegen. Verder gebeurt 19% van de verplaatsingen te voet en vindt 2% plaats per brom- of snorfiets.

Amsterdammers gaan het vaakst op de fiets en autoverplaatsingen nemen af

Wanneer we kijken naar het verplaatsingsgedrag van Amsterdammers dan is de fiets veruit het meest gebruikte vervoersmiddel: op werkdagen vindt gemiddeld 35% van alle verplaatsingen door bewoners plaats per fiets (zie afb. 6.2). De toename van fietsgebruik is ten koste gegaan van autoverplaatsingen: in de periode 2005-2008 waren dit er nog ruim 520.000 per werkdag, in 2017 was dit gedaald tot 324.000. Daarmee was de auto in 2017 goed voor 19% van alle verplaatsingen van Amsterdammers. Het is voor het eerst in de afgelopen decennia dat de auto gebruikt wordt bij minder dan een vijfde van de verplaatsingen. Ook het OV is goed voor 19% van de verplaatsingen van Amsterdammers. De overige type verplaatsingen die de modal split completeren zijn verplaatsingen te voet (24%) en het gebruik van brom- of snorfiets (2%). Het aantal verplaatsingen dat Amsterdammers maken verschilt per uur van de dag. De meeste verplaatsingen worden gemaakt tussen 17.00 uur en 18.00 uur. De meeste fietsverplaatsingen zijn echter 's ochtends tussen 8.00 en 9.00.

Afb. 6.1 Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door bewoners en bezoekers (excl. toeristen) per werkdag (procenten)



bron: tot 2015 OVIN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland) en OVIA (Onderzoek Verplaatsingen in Amsterdam), vanaf 2015 OVIN

In de stadsdelen Centrum, Oost, West en Zuid is de fiets het populairste vervoersmiddel. De bewoners van deze stadsdelen gebruiken voor een meerderheid van hun verplaatsingen de fiets (wandelingen niet meegerekend). In Noord en Nieuw-West is de auto het meest gebruikte vervoersmiddel en in Zuidoost is dit het openbaar vervoer. Daarmee is Zuidoost het enige stadsdeel waar bewoners meer verplaatsingen maken met het openbaar vervoer dan met de fiets. Niet alleen verschilt het favoriete vervoersmiddel per stadsdeel, ook per leeftijdscategorie en opleidingsniveau zijn er verschillen. Onder ouderen is het aandeel autoverplaatsingen hoger dan het aandeel van de fiets. Daarnaast maken jongeren (met name scholieren en studenten) vaker gebruik van het OV dan Amsterdammers van middelbare leeftijd. Hoogopgeleide Amsterdammers pakken verhoudingsgewijs vaker de fiets.

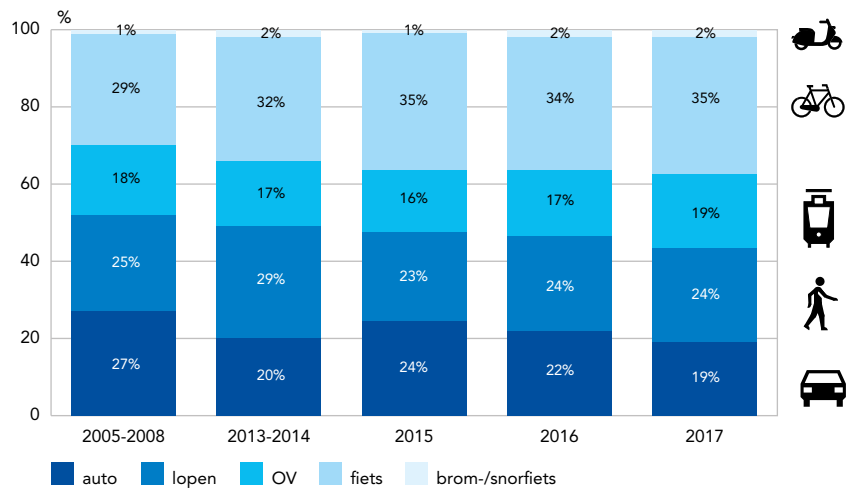
Bijna helft Nederlandse bezoekers komt met de auto

Nederlandse bezoekers die van, naar en binnen Amsterdam reizen, gebruiken wel nog het vaakst de auto: 46% van de verplaatsingen op werkdagen gebeurde in 2017 op deze wijze. Wel is het relatieve gebruik van auto al een aantal jaren aan het dalen: 2016 was het eerste jaar in deze eeuw dat het aandeel onder de 50% kwam. Het openbaar vervoer laat een omgekeerde ontwikkeling zien, daar steeg het aandeel met enkele procentpunten naar 40%. De overige vervoersmiddelen spelen een veel minder grote rol bij het reisgedrag van de bezoekers: 6% van de verplaatsingen vindt te voet plaats, 5% per fiets en 2% per brom- of snorfiets.

Meer dan de helft van de bezoekers (zowel dagjesmensen als forensen) komt uit Noord-Holland. De overige bezoekers komen voor een groot gedeelte uit Zuid-Holland, Utrecht of Flevoland. Forensen komen vooral uit Zaanstad (22.000 per werkdag), Almere (19.000), Utrecht (18.000), Amstelveen en Haarlem (beide 17.000). In totaal kende Amsterdam in 2016 dagelijks 327.000 forensen, een toename van 33% ten opzichte van tien jaar eerder. Ook het aantal Amsterdammers dat buiten de gemeente Amsterdam werkt is de afgelopen jaren gestegen. Haarlemmermeer (waarin Schiphol ligt) is de gemeente waar de meeste Amsterdamse forensen werken: 22.000. Ook wordt er steeds meer gependeld tussen de andere grote steden. In totaal werken 132.000 Amsterdammers buiten Amsterdam, een toename van 41% tussen 2006 en 2016. In totaal groeide het bezoekersverkeer naar Amsterdam tussen 1990 en 2017 met 18%. De grootste groei vond plaats in de ochtendspits (+32%). Ook op weekenddagen groeide het bezoekersverkeer (+18%).

Van de manier waarop toeristen en buitenlandse bezoekers zich tijdens hun verblijf in Amsterdam door de stad verplaatsten zijn minder gegevens beschikbaar. Wel is bekend dat 60% van de toeristen en buitenlandse bezoekers per vliegtuig naar Nederland komt. Van deze groep reist een meerderheid van 56% per trein door richting eindbestemming, 15% gebruikt hiervoor de taxi en 14% een lijnbus.³

Afb. 6.2 Modal split verplaatsingen van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag (procenten)



bron: OVIN (Onderzoek Verplaatsingen in Nederland)

Auto's in Amsterdam

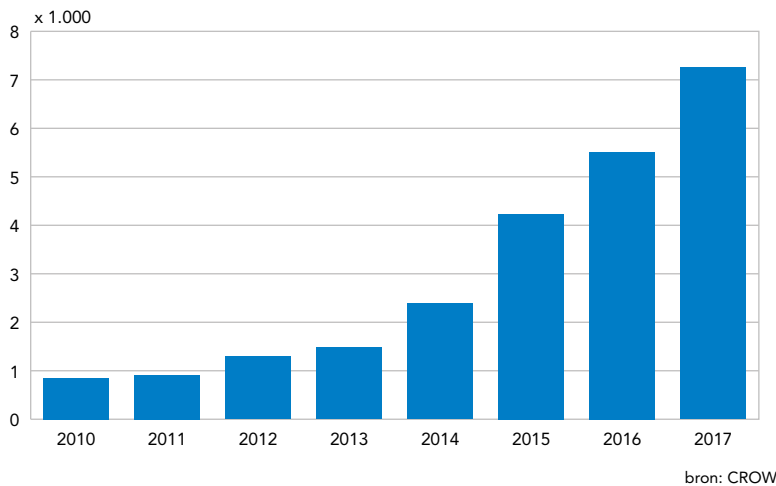
Aantal auto's neemt licht toe, aandeel bezit daalt

Hoewel de auto minder populair is onder Amsterdammers dan in het verleden neemt het totaal aantal personenauto's in de stad nog altijd licht toe. Dit komt door de toename van de bevolking. Het percentage Amsterdammers dat een auto bezit daarentegen dalende. Van alle volwassen Amsterdammers heeft iets minder dan een kwart (24%) een auto, wat in 2003 nog 31% was. Met name jongeren tot 30 jaar hebben minder vaak een auto dan voorheen (van 19% in 2013 naar 11% in 2017).⁴

In 2018 waren er ruim 234.000 personenauto's geregistreerd in Amsterdam, ongeveer 500 meer dan een jaar eerder.

De gemeente zet in op een autoluwe stad, zie kader op volgende bladzijde. Er heeft onderzoek plaatsgevonden onder Amsterdammers met betrekking tot de kennis over de maatregelen en het draagvlak voor maatregelen die moeten zorgen voor een autoluwe stad. Zo gaven acht van de tien bewoners (79%) desgevraagd aan bekend te zijn met het streven van de om het aantal parkeerplaatsen op straat terug te dringen. Bewoners van de stadsdelen Centrum en West zijn hiervan vaker op de hoogte dan gemiddeld (85% in deze twee stadsdelen). De Amsterdammers is gevraagd waarom men denkt dat de gemeente deze doelstelling heeft. Een op de tien gaf aan het niet te weten of gaf daar geen antwoord op. De rest noemde het vaakst dat het is om auto's en autoverkeer in de stad terug te dringen (voor een schonere lucht, voor de leefbaarheid) en meer ruimte te geven aan fietsers en voetgangers. Ruim de helft van de ondervraagde Amsterdammers (53%) stemt in met het streven naar minder parkeerplaatsen op straat, ruim een derde doet dit niet (35%) en 12% heeft geen mening hierover. Bewoners van stadsdeel Zuidoost zijn het er het minst vaak mee eens (40%).⁵

Afb. 6.3 Aantal deelauto's in Amsterdam, 2010-2018



Autodelen wordt populairder

Autodelen wordt steeds populairder: waar deelauto's tien jaar geleden nog werden gezien als een vervoersmiddel voor zeer incidentele autogebruikers, blijkt dat een toenemende groep kiest voor autodelen omdat het goedkoper en praktischer is dan het bezitten van een eigen auto. Uit een landelijke studie van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (2015) blijkt dat autodelen een drietal positieve effecten heeft, gezien vanuit het streven naar een autoluwe stad:

Beleid voor een autoluwe stad

Het is de ambitie van de Gemeente Amsterdam om meer ruimte te maken voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Er wordt bijvoorbeeld ingezet op een toename van autovrije woonstraten. Zo zijn bijvoorbeeld in de Frans Halsbuurt, na de komst van de Albert Cuypgarage, alle 600 fiscale parkeerplekken op straat verdwenen. Daarnaast wordt het stadshart zoveel mogelijk autoluw, mede omdat uit onderzoek is gebleken dat veel verkeer in en rond de binnenstad geen bestemming heeft in dat gebied. Er worden daarom veranderingen doorgevoerd om het doorgaande verkeer uit de binnenstad te weren en de binnenstad tegelijkertijd bereikbaar te houden voor bewoners, hun bezoek en de noodzakelijke bevoorrading. In dit kader zijn de afgelopen twee jaar gedeelten van de Prins Hendrikkade, Paleisstraat en Munt autovrij gemaakt. Het beleid voor een autoluwe stad is gebaseerd op vier pijlers: het ondersteunen van schoon en gedeeld vervoer, het bieden van ruimte aan andere verkeersdeelnemers dan de auto, herinrichting van specifieke gebieden en vernieuwende handhaving (bijvoorbeeld sensoren en camera's om verkeersovertredingen beter op te sporen). Ook de verhoging van de parkeertarieven per 14 april 2019 heeft als insteek bij te dragen aan een autoluwe binnenstad.

In februari 2019 heeft de Amsterdamse gemeenteraad ingestemd met de Agenda Autodelen. Het streven is om vanaf 2020 in totaal 2.500 elektrische deelauto's in de stad te hebben. Verder is het doel om te zorgen dat alle klassieke deelauto's uiterlijk 2025 uitstootvrij zijn. Daarnaast wordt een stadsbrede parkeervergunning geïntroduceerd voor elektrische deelauto's (ten koste van het aantal reguliere bewonersparkeervergunningen) en wordt het makkelijker gemaakt voor nieuwe partijen om de Amsterdamse autodeelmarkt te betreden.

autodelers rijden gemiddeld 15-20% minder autokilometers dan voordat ze met autodelen begonnen, autodelers bezitten ruim 30% minder auto's dan voordat ze met autodelen begonnen en autodelen heeft een positief effect op het milieu.⁶

In Nederland zijn in 2018 ongeveer 41.000 deelauto's beschikbaar, die door zo'n 400.000 mensen gebruikt worden. Dat zijn 10.000 auto's meer dan in 2017. De meeste deelauto's (ruim 7.000) staan in Amsterdam. Ook is Amsterdam van alle gemeentes de snelste groeier: tussen 2017 en 2018 steeg het aantal deelauto's met ruim 1.700.⁷ Dit komt vooral door het verder doorgroeiende aanbod van peer-to-peer-auto's die via websites van deelinitiatieven wordt aangeboden. Het aantal 'klassieke' deelauto's in de stad (de circa 1.000 deelauto's met een eigen standplaats zoals Greenwheels en ConnectCar) en het aantal elektrische deelauto's zonder standplaats (ongeveer 450) is slechts beperkt toegenomen. Utrecht is binnen Nederland de gemeente met de meeste deelauto's per inwoner: ruim 950 stuks per 100.000 inwoners. Amsterdam volgt op de tweede plek met 849 deelauto's per 100.000 inwoners.

Van de Amsterdammers geeft 4% aan vaak een deelauto te gebruiken. Daarnaast gebruikt 8% soms een deelauto en 7% doet dit zelden. De overige Amsterdammers maken geen gebruik van een deelauto of hebben geen rijbewijs.⁸ Hoewel Amsterdam in absolute zin de meeste deelauto's heeft van alle Nederlandse gemeentes is het aandeel op het totaal aantal personenauto's nog beperkt: 3% van alle personenauto's in Amsterdam is een deelauto.

P+R-gebruikers tevreden

Amsterdam heeft op dit moment acht P+R-locaties, met in totaal bijna 5.000 parkeerplekken, meer dan 525.000 parkeerders per jaar en een wisselende bezetting. Tussen 2005 en 2013 was er sprake van een toename van het gebruik van P+R. In 2014 was er sprake van een wijziging in het beleid, waarna alleen nog van het voordelige tarief gebruik gemaakt kon worden wanneer er na de ochtendspits wordt geparkeerd en de laatste OV-halte waar in ingestapt in het centrum ligt. Dat jaar daalde het gebruik, maar daarna was er weer een stijgende lijn en in 2017 lag het totale gebruik weer gelijk aan het gebruik in 2012. In 2017 parkeerde circa 5% van de autobezouers aan het centrumgebied bij een P+R.⁹ In de zomer van 2018 is, tegelijkertijd met de opening van de Noord/Zuidlijn, een nieuwe P+R-locatie geopend bij metrostation Noord. Door het toegenomen aanbod is de verwachting dat het gebruik van P+R de komende jaren verder zal toenemen. Jaarlijks wordt onderzoek gedaan naar de tevredenheid van gebruikers van de P+R-locaties. In 2018 gaven zij de locatie waar ze parkeerden gemiddeld een 7,7 als rapportcijfer, een kleine stijging ten opzichte van de 7,4 uit 2017. De toename van het rapportcijfer komt mede door de goede beoordeling van de pas geopende P+R Noord, deze locatie kreeg met een 8,1 de hoogste gemiddelde beoordeling.¹⁰

Fietsen in Amsterdam

Fietsen onverminderd populair, parkeerplekken knelpunt

Zoals eerder vermeld is de fiets het populairste vervoersmiddel onder Amsterdammers. Meer dan de helft van de Amsterdammers geeft aan vaak te fietsen (54%, tegen 16% die soms fietst, 6% die zelden fietst en 22% die nooit fietst of waarvoor fietsen geen optie is).¹¹

Fietsen is de afgelopen jaren steeds populairder geworden: het fietsbezit onder Amsterdammers van 12 jaar en ouder nam toe van 75% in 2011 tot 80% in 2017. Daarmee waren er in laatstgenoemd jaar in totaal ruim 900.000 fietsen in Amsterdam. Opvallend is de opmars van de elektrische fiets. In 2013 gaf 2% van de Amsterdammers aan een elektrische fiets te hebben, in 2017 is dat toegenomen tot 8%.¹²

Van alle toeristen die Amsterdam bezoeken fietst 10% tijdens het verblijf.¹³

Doordat er steeds meer gefietst wordt in Amsterdam neemt de druk op de parkeervoorzieningen toe. Het aanbod van parkeervoorzieningen voor fietsen in de buurt wordt in 2017 door de Amsterdammers gemiddeld beoordeeld met een 5,5. Dit is een lager cijfer dan in 2015, toen gemiddeld nog een 5,8 gegeven werd. Het laagste cijfer is voor stadsdeel Centrum, dat een 5,1 krijgt (twee jaar geleden een 5,3). In Zuidoost (5,7) is men naar verhouding het meest tevreden over de parkeervoorzieningen voor fietsen in de eigen buurt. Dit betekent dat voor het eerst in geen van de stadsdelen een hoger dan een 6 gehaald wordt.¹⁴

Vooraf bij NS-stations, in het centrum en in de aangrenzende woonbuurten met smalle stoepen en veel functies is het lastig voor fietsers om een goede parkeerplek te vinden. Meer dan de helft (57%) van de Amsterdammers ervaart (te) weinig ruimte voor fietsparkeren.

Toename gebruik OV-fiets

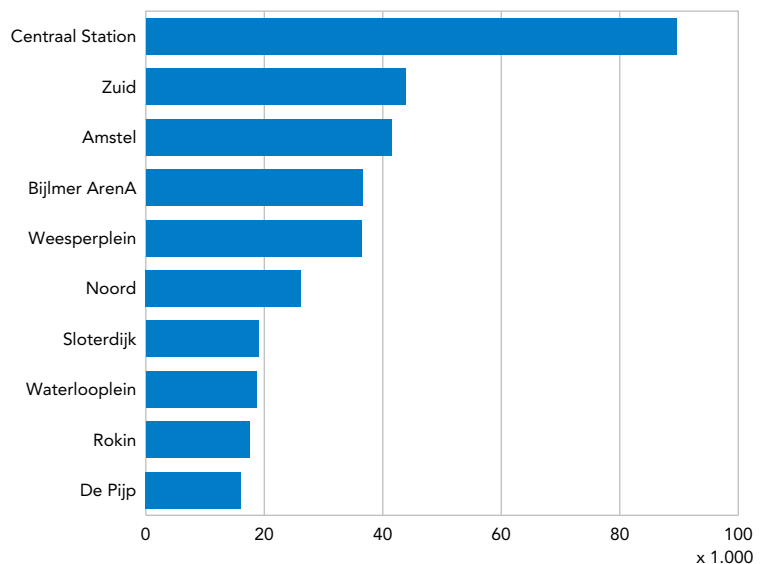
Het gebruik van OV-fiets is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Voor het eerst zijn er in 2018 landelijk in een jaar ruim 4 miljoen ritjes gemaakt. Ook in Amsterdam is de populariteit fors gegroeid, met name op station Amsterdam Centraal. In 2017 werden er ongeveer 404.000 ritjes gemaakt vanaf Amsterdam Centraal, in 2018 waren dit er meer dan 483.000 (een stijging van 20 procent). Dat betekent dat nergens in Nederland zoveel mensen op de OV-fiets stappen als op Amsterdam Centraal. Volgens de NS beperken de fietsers zich vervolgens niet slechts tot het gebied binnen de grachtengordel, maar zoeken ze ook bestemmingen op die iets verder liggen, zoals De Hallen in West of de Albert Cuypmarkt in Zuid. In 2018 stonden er in totaal 2.500 OV-fietsen verspreid over verschillende locaties in Amsterdam. Dit zijn naast Amsterdam Centraal de stations Amsterdam Amstel, Bijlmer Arena, Lelylaan, Muiderpoort, RAI, Sloterdijk en Zuid. Ook bij poppodium Paradiso is een huurlocatie. De NS en Gemeente Amsterdam willen in de toekomst het aanbod van OV-fietsen uitbreiden.

Afb. 6.4 Klantenoordeel openbaar vervoer Amsterdamse regio naar vervoermiddel en Nederland, 2017 (rapportcijfers)

	bus	tram	metro	landelijk
informatie en veiligheid	8,0	7,8	7,5	7,9
rijcomfort	7,8	7,4	7,1	7,6
tijd en doorstroming	7,3	7,1	7,1	7,2
prijs	6,6	6,3	6,4	6,7
algemeen oordeel regio 2017	7,8	7,5	7,4	7,6
algemeen oordeel regio 2016	7,6	7,4	7,4	7,6
algemeen oordeel regio 2015	7,5	7,4	7,4	7,5
algemeen oordeel regio 2010	7,3	7,1	6,8	7,2

bron: OIS/OV-Klantenbarometer 2017

Afb. 6.5 Top 10 dagelijkse in- en uitstappers per metrostation 2018 (excl. overstappers)



bron: GVB

Meerjarenplan Fiets

In het Meerjarenplan Fiets 2017-2022 is het beleid opgenomen dat de gemeente voert met betrekking tot de fiets in Amsterdam. Het is een vervolg op het Meerjarenplan Fiets 2012-2016, op basis waarvan eerder al 16.000 nieuwe fietsparkeerplekken gerealiseerd zijn, waarvan 11.000 bij stations. Verdere aanpak van de zogenaamde 'hotspots' heeft prioriteit in het huidige beleid. Dit zijn plekken met relatief veel fietsen ten opzichte van de beschikbare parkeercapaciteit, zoals het Centraal Station en de omgeving van het Rembrandtplein.

Openbaar vervoer

Tevredenheid over aanbod en functioneren openbaar vervoer, toename aantal ritten

De toegenomen drukte in Amsterdam is ook af te lezen aan het gebruik van het openbaar vervoer. Het aantal ritten met bus, tram, metro en veerponten in

Amsterdam is tussen 2013 en 2017 met 14% gestegen, van 211 miljoen naar 241 miljoen ritten per jaar. Het totaal afgelegde reizigerskilometers, inclusief de kilometers gemaakt door toeristen, ging in dezelfde periode van 788 miljoen naar 931 miljoen (+18%).¹⁵

In 2017 gaven Amsterdammers het aanbod van het openbaar vervoer in de eigen buurt gemiddeld een 7,5 (zie afb. 6.4). Dit is iets lager dan in voorgaande jaren: in 2011 en 2015 gaven ze gemiddeld een 7,7 en in 2013 een 7,8. Net als in voorgaande metingen werd in Noord het laagste cijfer gegeven, maar dit is toch een ruime voldoende (een 7,2 gemiddeld in 2017). Centrum blijft het stadsdeel met de meeste tevredenheid over het aanbod van het openbaar vervoer, al daalt het gemiddelde rapportcijfer daar van een 8,0 in 2015 naar een 7,8 in 2017.¹⁶ De lichte daling van het stadsbrede gemiddelde houdt mogelijk verband met het beleid van het GVB haltes op te heffen ten behoeve van een snellere doorstroming van het openbaar vervoer. In de afgelopen vijf jaar is het totaal aantal haltes in de stad met meer dan vijftig gedaald. Aan het einde van 2018 kende Amsterdam in totaal ongeveer 850 haltes voor het openbaar vervoer. Hierin zijn de nieuwe haltes van de in juli 2018 geopende Noord-Zuidlijn ook opgenomen. Naar aanleiding van de ingebruikname van de Noord-Zuidlijn zijn er veranderingen doorgevoerd in het lijnennet van Amsterdam. Het effect van deze ontwikkelingen is nog niet terug te zien in de gegeven rapportcijfers over de tevredenheid over het aanbod van het openbaar vervoer in de eigen buurt, die uit 2017 komen.

Het oordeel over het functioneren van het openbaar vervoer wordt onderzocht in de OV-klantenbarometer (zie afb. 6.4). Amsterdammers en bewoners uit de regio geven daarin aan zowel tevreden te zijn over de bus (gemiddeld rapportcijfer 7,8 in 2017) als over de tram (7,5) en metro (7,4). De Amsterdammers en regiobewoners zijn, net als bij voorgaande metingen, het meest tevreden over de informatievoorziening en de veiligheid. Over de prijs is men het minst tevreden en op dit onderdeel liggen de gegeven rapportcijfers, net als in voorgaande jaren, iets onder het landelijk gemiddelde. Sinds 2010 is voor alle drie de vervoermiddelen een stijging te zien in de gegeven rapportcijfers.¹⁷

Centraal Station veruit drukste metro- en treinstation

Eind 2018 maakten gemiddeld ruim 26.000 mensen op doordeweekse dagen gebruik van het eerder dat jaar geopende metrostation Noord. Daarmee staat Noord op de zesde plek van de 39 metrostations in Amsterdam, na Centraal Station, Zuid, Amstel, Bijlmer Arena en Weesperplein (zie afb. 6.5). Rokin en De Pijp zijn de overige stations gelegen aan de Noord/Zuidlijn die terug te vinden zijn bij bovenste tien. De overige stations van de Noord/Zuidlijn zijn in aflopende volgorde van drukte Noorderpark (13^e plek), Vijzelgracht (15^e plek) en Europaplein (23^e plek). Het minst gebruikte metrostation van Amsterdam is Verrijn Stuartweg met 1.600 reizigers per doordeweekse dag.¹⁸ In bovengenoemde cijfers

is de Amstelveenlijn niet opgenomen: deze wordt de komende jaren omgebouwd naar een hoogwaardige tramverbinding, de Amsteltram. De gemeente Amsterdam doet in samenwerking met een aantal kennisinstellingen, de Vervoerregio Amsterdam en het GVB in 2019 verder onderzoek naar het gebruik van de Noord-Zuidlijn en de ervaringen van de reizigers.

Het Centraal Station is niet alleen het drukste metrostation, het kent van alle stations bij Amsterdam ook de meeste treinreizigers. In 2017 kende Amsterdam Centraal dagelijks 185.000 in- en uitstappers, gevolgd door Schiphol (86.000), Zuid (55.000) en Sloterdijk (54.000). Stations Bijlmer ArenA en Zuid maakten sinds 2007 de grootste groei door in reizigersaantallen. De stations in Duivendrecht en Diemen zijn de enige treinstations in de directe omgeving die in dezelfde periode het aantal in- en uitstappers hebben zien dalen.¹⁹

Verkeersveiligheid

De toenemende drukte in Amsterdam heeft ook gevolgen voor de (ervaren) verkeersveiligheid in de stad. Waar in de jaren 1970 tot 2000 het aantal verkeersdoden sterk is afgenomen en de laatste tien jaar redelijk stabiel is, nam het aantal ernstig gewonden in het verkeer de afgelopen jaren toe. De afgelopen jaren vielen er telkens tussen de tien en twintig doden in Amsterdamse verkeer en ongeveer 1.200 gewonden. In het eerste decennium van de eeuw waren er nog gemiddeld 850 ernstig gewonden per jaar in het Amsterdamse verkeer.²⁰

OIS ondervraagt tweejaarlijks fietsers, voetgangers en gebruikers van gemotoriseerde tweewielers over de ervaren verkeersveiligheid. In 2015 gaven de fietsers hun verkeersveiligheid gemiddeld een 6,1. In 2017 was dit een 6,0. De verkeersveiligheid voor fietsers jonger dan 15 jaar en van fietsers die ouder zijn dan 75 jaar wordt met een onvoldoende beoordeeld. Van de fietsers die hun veiligheid een onvoldoende geven worden als oorzaken veelal het gedrag van andere verkeersdeelnemers en de aanwezigheid van brom- en snorfietsen op het fietspad genoemd.²¹ Het aantal snorfietsen is de afgelopen jaren gestegen in de stad, van 19.000 in 2010 naar 37.000 in 2018.²² De veiligheid van fietsers is dan ook een belangrijk argument geweest in de beslissing om scooters per 8 april 2019 niet langer op het fietspad te laten rijden maar op de rijbaan (met helmplicht).²³ Voetgangers (gemiddeld cijfer 6,9), motorrijders en bestuurders van een brom- of snorfiets (telkens een 6,4) zijn iets positiever over hun verkeersveiligheid dan fietsers (6,0).

Een ontwikkeling in het verkeer is de toename van voertuigen die diensten leveren naar aanleiding van het gebruik van een app (zoals taxi's en bezorgdiensten).²⁴ Zo stijgt de omzet in de markt van het thuisbezorgen van eten en drinken al jarenlang met tientallen procenten per jaar.²⁵ De opkomst van

dit type dienstverlening heeft gevolgen voor de veiligheid in het verkeer. Uit landelijke cijfers van Veilig Verkeer Nederland (VVN) blijkt bijvoorbeeld dat maaltijdbezorgers zes keer vaker schade oplopen dan bestuurders van andere scooters.²⁶ Ook in Amsterdam zijn vergaande gevolgen merkbaar: in de eerste twee maanden van 2019 vonden in de regio Amsterdam acht ernstige ongelukken plaats met een taxivoertuig, in zes gevallen was daar een chauffeur van taxi-app Uber bij betrokken. Vier van deze ongelukken hadden een dodelijke afloop. De

gemeente en Uber hebben naar aanleiding van deze ongelukken een taskforce opgericht die gaat werken aan maatregelen om de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren. In deze taskforce zitten experts van de gemeente, Uber en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.²⁷ Het algemene beleid met betrekking tot verkeersveiligheid is beschreven in het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021. Het verbeteren van de verkeersveiligheid dient onder andere te gebeuren door het verder aanpakken van gevaarlijke kruispunten, zogenaamde blackspots.²⁸

Noten

- 1 Bron: CBS. *Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)*, 2017.
- 2 Bron: Amsterdam Marketing, 2016.
- 3 Bron: Amsterdam Marketing, 2017.
- 4 Bron: CBS. *Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OVIN)*, 2017.
- 5 Bron: OIS. *Wat Amsterdammers bezighoudt V, vijfde rapportage Cockpit*. Amsterdam, 2019.
- 6 Bron: Gemeente Amsterdam. *Agenda Autodelen*. Amsterdam, 2019.
- 7 Bron: CROW, 2018.
- 8 Bron: OIS. *Enquête Staat van de Stad Amsterdam 2018*.
- 9 Bron: Afdeling Parkeren, Gemeente Amsterdam.
- 10 Bron: OIS. *Klanttevredenheid P+R 2018*. Amsterdam, 2018.
- 11 Bron: OIS. *Enquête Staat van de Stad Amsterdam 2018*.
- 12 Bron: Gemeente Amsterdam, *Amsterdams Thermometer van de Bereikbaarheid 2019*. Amsterdam, 2019.
- 13 Bron: Meerjarenplan Fiets 2017-2022, Gemeente Amsterdam, 2017.
- 14 Bron: Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties. *Wonen in Amsterdam 2017*. Amsterdam, 2018.
- 15 Bron: GVB.
- 16 Bron: Amsterdamse Federatie van Woningcorporaties. *Wonen in Amsterdam 2017*. Amsterdam, 2018.
- 17 Bron: Kennisplatform Verkeer en Vervoer. *OV-Klantenbarometer 2017*. Ede, 2017.
- 18 Bron: Vervoerregio Amsterdam.
- 19 Bron: NS.
- 20 Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid
- 21 Bron: OIS. *Monitor ervaren verkeersveiligheid 2017*. Amsterdam, 2017.
- 22 Bron: CBS, 2018.
- 23 Zie: <https://www.amsterdam.nl/snorfietsrijbaan/>
- 24 Zie: <https://www.volkskrant.nl/economie/opzij-daar-komt-de-maaltijdbezorger~bb6761a4/>
- 25 Zie: <https://www.missethoreca.nl/horeca/nieuws/2018/11/groei-maaltijdbezorging-zet-zich-onverminderd-voort-101312847>
- 26 Zie: <https://www.at5.nl/artikelen/190434/maaltijdbezorgers-veel-gevaarlijker-dan-andere-scooterrijders>
- 27 Zie: <https://www.parool.nl/amsterdam/amsterdam-en-uber-gaan-samenwerken-in-taskforce~a4623685/>
- 28 Zie: Gemeente Amsterdam. *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2016-2021*. Amsterdam, 2016.

