

Mobiliteitskeuzes van Amsterdam(mers) in beweging

Fokko Kuik
Dienst IVV Gemeente Amsterdam
F.kuik@ivv.amsterdam.nl

Hans Niepoth
Dienst IVV Gemeente Amsterdam
H.Niepoth@ivv.amsterdam.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
19 en 20 november 2009, Antwerpen**

Samenvatting

Mobiliteitskeuzes van Amsterdam(mers) in beweging

Uit meer dan twintig jaar huisenquêtes onder Amsterdammers blijkt dat er behoorlijke verschuivingen zijn opgetreden in de vervoerwijzekeuze van Amsterdammers. De belangrijkste trends zijn dat er steeds verder wordt gereisd en dat de verplaatsingen binnen de stad steeds vaker met de fiets worden gedaan. Verder valt op dat het openbaar vervoer vooral op de middellange afstanden slecht in staat is gebleken om een behoorlijk aandeel in de modal split te verwerven.

De voornaamste achtergrond van deze trends is dat in de binnenstad is het gemak van de auto steeds verder beperkt is door toenemende schaarste aan parkeerplaatsen en steeds hogere parkeertarieven. Dit heeft dáár tot minder autoverkeer geleid maar daarbuiten in combinatie met een verdere spreiding van het wonen en werken tot meer mobiliteit in de vorm van langere verplaatsingen.

In de binnenstad heeft de fiets de rol van de auto voor korte ritten voor een belangrijk deel overgenomen. De fiets heeft hier belangrijke voordelen boven het OV. Voor de langere afstanden van zo'n 30-50 kilometer heeft de trein nog een behoorlijke concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Voor de middellange afstand (10-30 km) heeft de fiets een te kleine actieradius en is het openbaar vervoer vanwege te maken overstappen te langzaam om te kunnen concurreren met de auto.

Met het oog op het gebruik van schaarse ruimte en energie is de uitdaging voor de komende decennia om verdere ruimtelijke spreiding als gevolg van bereikbaarheidsproblemen te voorkomen. Sturend ruimtelijk orderingsbeleid is daarbij een belangrijk middel. Daarnaast kan op basis van ervaring in het verleden nog stimulering plaatsvinden in het gebruik van alternatieven voor de auto. Zo heeft de fiets nog potenties om verder te groeien en kan het openbaar vervoer vooral op de afstandscategorie 10-30 kilometer nog marktaandeel winnen door verhoging van de frequenties.

1. De aanleiding: meer dan 20 jaar huisenquêtes

Amsterdam als stad heeft in veel opzichten een bijzonder karakter, ook als het gaat om verkeer en vervoer. Grote steden laten vaak al andere verkeers- en vervoerspatronen zien dan kleinere steden en landelijk gebied en dat geldt voor Amsterdam met zijn oude binnenstad en specifieke ruimtelijke en sociaaldemografische structuur in het bijzonder.

Het specifieke karakter van dagelijkse verplaatsingen binnen en buiten de stad zijn zo'n dertig jaar geleden aanleiding geweest te beginnen met het uitvoeren van huisenquêtes naar het verkeers- en vervoersgedrag van de Amsterdammer.

Inmiddels heeft dat een schat aan informatie opgeleverd over ontwikkelingen die zich de afgelopen decennia hebben voorgedaan. De dienst IVV van de Gemeente Amsterdam werkt aan een boekje om deze informatie breder toegankelijk te maken en om lering te trekken uit deze trends. Daarbij wordt behalve van het materiaal uit de enquêtes zelf soms ook gebruik gemaakt van cijfermateriaal over landelijke ontwikkelingen en ontwikkelingen in buurgemeentes. Dit paper geeft een eerste indruk van wat conclusies die getrokken kunnen worden uit het enquêtemateriaal.

De opbouw is als volgt. Gestart wordt met een beeld van de ontwikkeling van de mobiliteit van Amsterdammers in het algemeen en de effecten die dat heeft gehad op de modal split. Daarna wordt ingezoomd op ruimtelijke ontwikkelingen die zich hebben voorgedaan en op ontwikkelingen bij de verschillende vervoersvormen afzonderlijk: de fiets, het openbaar vervoer en de auto en de relaties daartussen. Tenslotte worden er conclusies getrokken, waarbij ook een perspectief op de verdere toekomst wordt geschetst.

2. Veranderingen in de mobiliteit en de modal split

De basis van de ontwikkeling van de mobiliteit ligt in de ontwikkeling van het aantal verplaatsingen per persoon per dag. Dit gemiddelde aantal schommelt al decennia tussen 3 en 3,5 verplaatsingen per persoon per dag. De laatste 20 jaar is het totale aantal verplaatsingen zowel landelijk als van Amsterdammers afgenomen, met ruim 10%. Het aantal afgelegde kilometers is echter wel gestegen doordat verplaatsingen langer worden. Ook daarin wijkt het gedrag van de Amsterdammer niet af van die van de gemiddelde Nederlander

In de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoermiddelen (de zogenaamde modal-split) zijn wel grote verschillen tussen het landelijke beeld en dat van Amsterdam.

Het grootste verschil is te zien bij de fiets. Op landelijk niveau is het aantal fietsverplaatsingen met ruim 20% gedaald. In Amsterdam is juist een tegenovergestelde trend: een stijging met 20%, waardoor het aantal fietsverplaatsingen in Amsterdam nu zelfs hoger ligt dan het landelijk gemiddelde.

Ook het gemiddelde bus/tram/metrogebruik van de Amsterdammer ligt hoger dan het landelijke gemiddelde, maar daar neemt de voorsprong af door een daling met ruim een kwart.

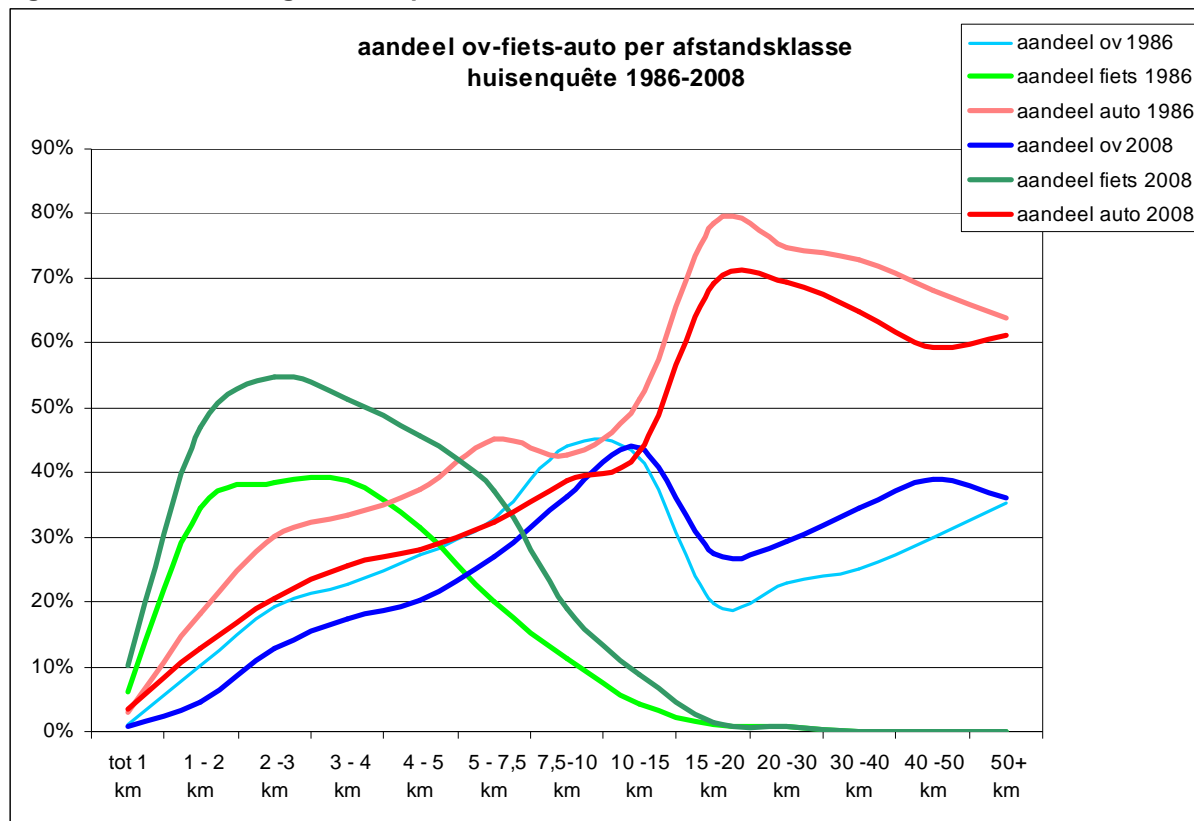
Het aantal keren dat voor de auto gekozen wordt is landelijk slechts licht afgenomen en bij Amsterdam met ruim 12%. Dat wordt in kilometers echter ruim gecompenseerd door een toename van de gemiddelde ritafstanden.

De trein wint zowel landelijk als in Amsterdam aan marktaandeel. Het aandeel van het lopen wordt steeds kleiner en ook het meerijden als autopassagier neemt af. Het autosolisme neemt dus toe.

Amsterdammers stappen de laatste twee decennia dus steeds vaker op de fiets. Sinds kort wordt voor verplaatsingen in de binnenstad de fiets zelfs vaker gebruikt dan de auto.

Bijgaand figuur 1 geeft weer hoe de verdeling van de modaliteitskeuze van Amsterdammers per afstandsklasse veranderd is de afgelopen 20 jaar.

Figuur 1 ontwikkeling modal split OV, fiets en auto 1986-2008 naar afstand



Bron: dIVV-Amsterdam

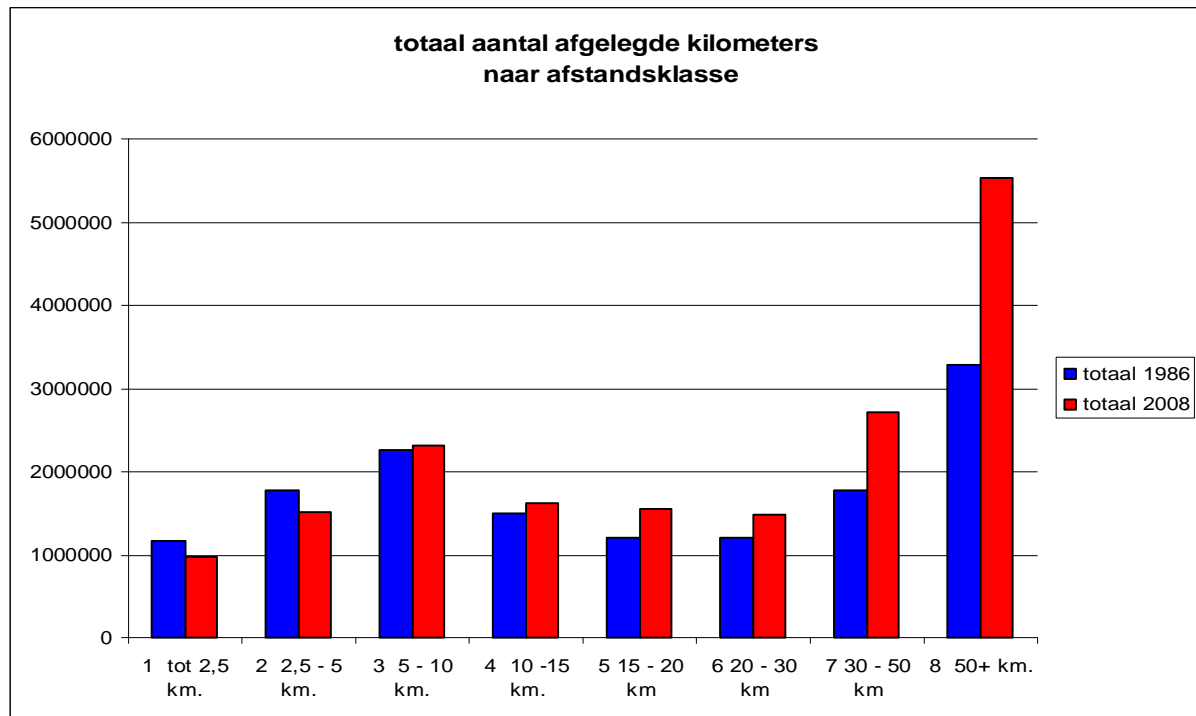
Het aandeel autoverplaatsingen onder Amsterdammer is in alle afstandscategorieën gedaald. Het fietsgebruik is in alle afstandscategorieën onder de 10 km behoorlijk gestegen. Het OV-gebruik voor kortere afstanden is gedaald, voor langere afstanden is het gestegen.

Zowel voor de motieven werk en zaken als voor winkelen en sociaal-recreatieve verplaatsingen blijkt de fiets aan populariteit te winnen. Alleen voor motief onderwijs wordt sinds het begin van de jaren '90 meer gebruik van gemaakt van het OV. Dit ging ten koste van het fietsgebruik. De OV-studentenkaart vormt daarvoor de belangrijkste verklaring.

Toch mag daaruit niet de conclusie worden getrokken dat de fiets het langzamerhand gaat winnen van de auto. Een belangrijke andere trend is namelijk dat verplaatsingen steeds langer worden, zoals blijkt uit figuur 2. Vooral voor zaken en werk, maar ook voor onderwijs nemen de afgelegde afstanden alleen maar toe. Vooral de auto en in mindere mate de trein krijgen daardoor een steeds groter aandeel in de verdeling over de verschillende vervoerwijzen krijgen als je kijkt naar de modal split op basis van

reizigerskilometers. Dat geldt voor Amsterdammers, maar nog veel meer voor bezoekers van Amsterdam en inwoners uit buurgemeenten.

Figuur 2: Ontwikkeling in het totaal aantal door Amsterdammers afgelegde kilometers, naar afstandsklasse, 1986-2008



Bron: dIVV-Amsterdam

Het aandeel van de hele korte afstandsverplaatsingen neemt af. Door schaalvergroting in vele sectoren zoals de detailhandel, het onderwijs, de gezondheidszorg en bij culturele evenementen is verdwijnen kleinschalige buurtvoorzieningen en worden deze vervangen door (groot)stedelijke voorzieningen op grotere afstand. Hierdoor neemt het aandeel van het lopen af, ten gunste van de fiets.

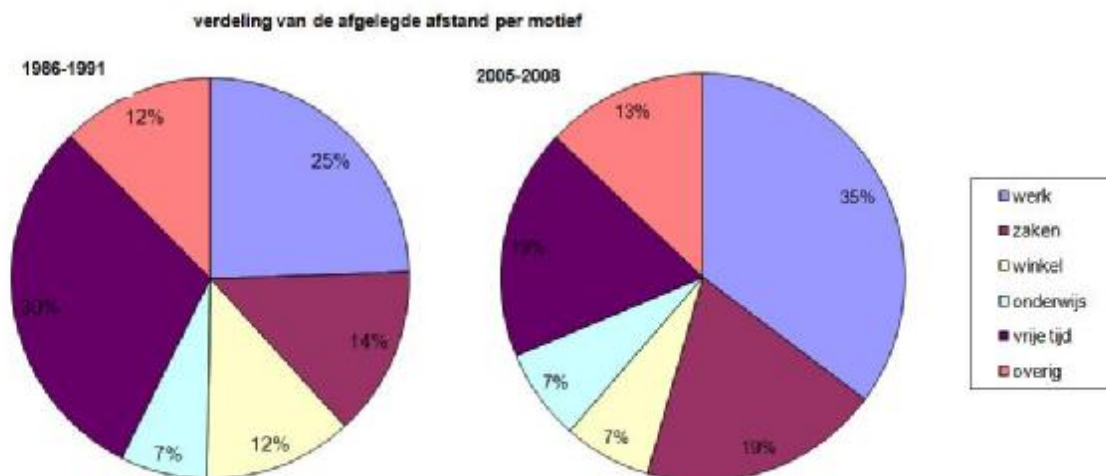
Door zijn flexibiliteit wint de fiets ook marktaandeel op het openbaar vervoer. Op korte afstanden (<5km) wint de fiets het ook van de auto. Gezien de tijd die het kost om een parkeerplaats te vinden en de kosten van het betaald parkeren heeft de fiets haar voordeel op de auto de laatste jaren sterk kunnen vergroten.

Het aandeel van de langere verplaatsingen neemt de laatste decennia wel sterk toe. Aan de bovenkant van die markt, in de categorie afstanden boven de 30 km, wint vooral de trein aan marktaandeel. De filedruk, het kunnen werken in de trein en de afnemende negatieve invloed van wacht- en overstaptijd (waar het OV op kortere afstanden last van heeft) bevordert het gebruik van de trein ten opzichte van de auto.

Verder is en blijft de auto, ook voor Amsterdammers, voor alle afstandsklassen boven de 15 kilometer veruit favoriet, hoewel het aandeel van de auto in die afstandsklassen wel gezakt is van 70-80% zo'n 20 jaar geleden tot zo'n 60-70% nu.

De geconstateerde trend van langere afstanden die worden afgelegd is het sterkst te zien bij zakelijke verplaatsingen. Twintig jaar geleden betrof zo'n verplaatsing gemiddeld ruim 13 kilometer, inmiddels ligt dat op 22 kilometer, een groei van meer dan 50%. Voor werk wordt nu 30% verder gereisd door Amsterdammers (gemiddeld 14 kilometer) dan in 1990. Ook onderwijsverplaatsingen vinden plaats over grotere afstanden (8,3 km vergeleken met 6,4 km 20 jaar geleden). Voor winkelen, vrije tijd en overige motieven zijn de afstanden niet of nauwelijks gegroeid.

Figuur 3 Verandering in de verdeling over motieven van het aantal reizigerskilometers van Amsterdammers 1986-2008

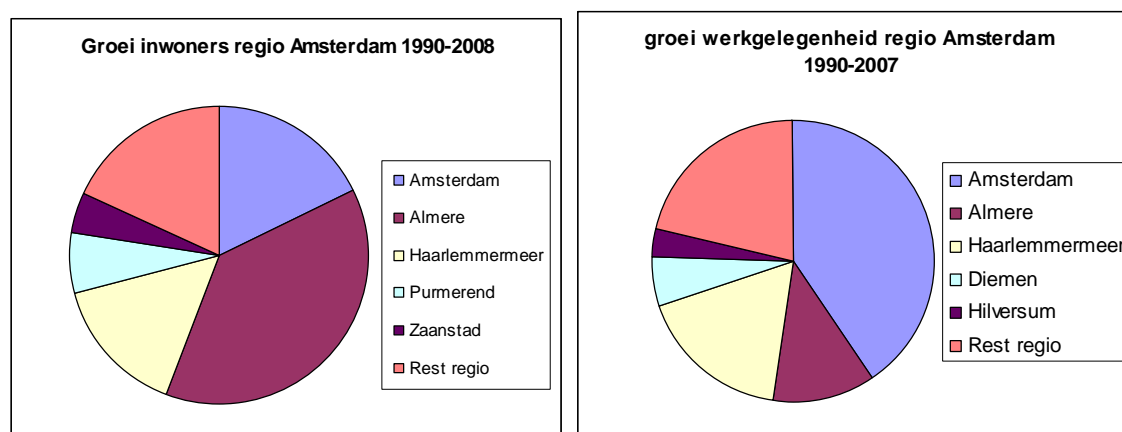


Bron: dIVV-Amsterdam

3. Achtergronden: veranderingen in de ruimtelijke verdeling van wonen en werken

De trend van groter wordende afstanden heeft behalve met de al genoemde schaalvergroting natuurlijk alles te maken met de veranderingen in de ruimtelijke verdeling van het wonen en werken. Kijkend naar het wonen valt op dat het overgrote deel van de nieuwe inwoners zich de laatste 20 jaar gevestigd heeft in de randen van de stad, buiten de ringweg A10 en nog in veel sterkere mate in de gemeenten rondom Amsterdam.

Figuur 4 Verdeling van de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen over Amsterdam en de rest van de Metropoolregio tussen 1990 en 2008



Bron: O+S Amsterdam en CBS

Van de bijna 300.000 inwoners die er de afgelopen 18 jaar zijn bijgekomen in de Metropoolregio heeft zich slechts 18% in Amsterdam gevestigd, waarvan verreweg het grootste deel buiten de ring. Meer dan de helft van de inwonersgroei kwam terecht in de groeigemeenten Almere en Haarlemmermeer.

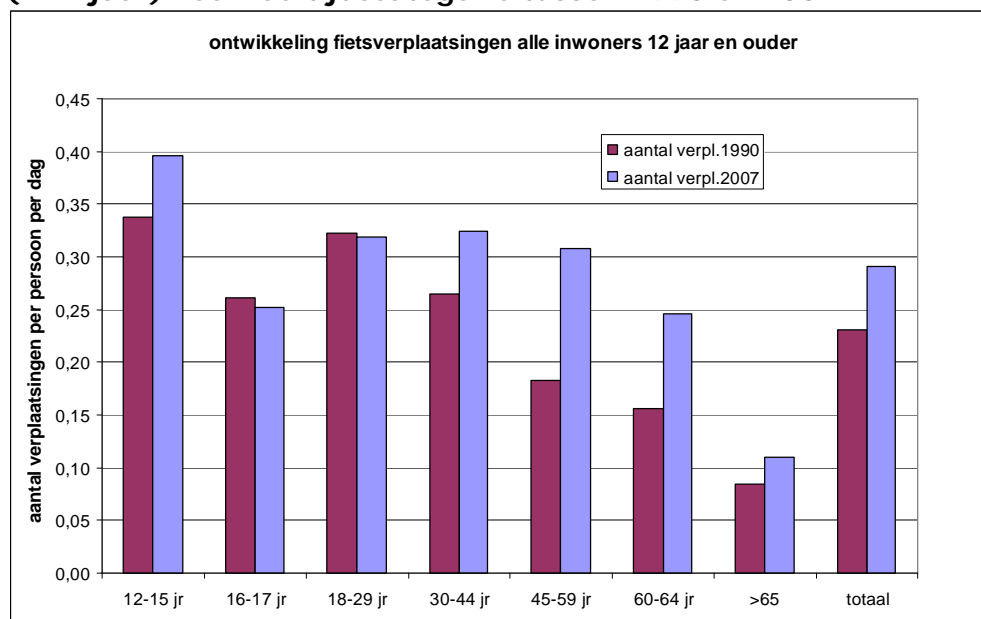
Wat de arbeidsplaatsen betreft is er ook een zekere mate van spreiding geweest, zij het dat Amsterdam hier met ruim 40% wel een aanzienlijk groter aandeel in de groei van het aantal arbeidsplaatsen heeft gehad dan in het aantal inwoners (figuur 5). Daarmee is de woon/werkbalans de afgelopen 20 jaar alleen maar schever geworden. Dit verklaart voor een groot deel de toegenomen woon-werkafstanden.

4. Achtergronden per type modaliteit

4.1 Fietsgebruik

Zoals aangegeven is het aantal fietsverplaatsingen door Amsterdammers sterk gegroeid. Opvallend is dat de hoogste groei heeft plaatsgevonden onder leeftijdscategorieën boven de 30 jaar (zie figuur 5). De categorie 45 tot 59 jaar spant de kroon met een toename van 70%. Ook de categorie 12-15 jarigen fietst steeds meer (+20%) en blijft de groep met het meeste fietsgebruik. Daarentegen zijn de groepen tussen de 16 en 30 jaar juist iets minder gaan fietsen. Daar zal de invoering van de OV-studentenkaart ongetwijfeld een verklaring voor zijn.

Figuur 5: ontwikkeling van het aantal fietsverplaatsingen van Amsterdammers (>12 jaar) naar leeftijdscategorie tussen 1990 en 2007

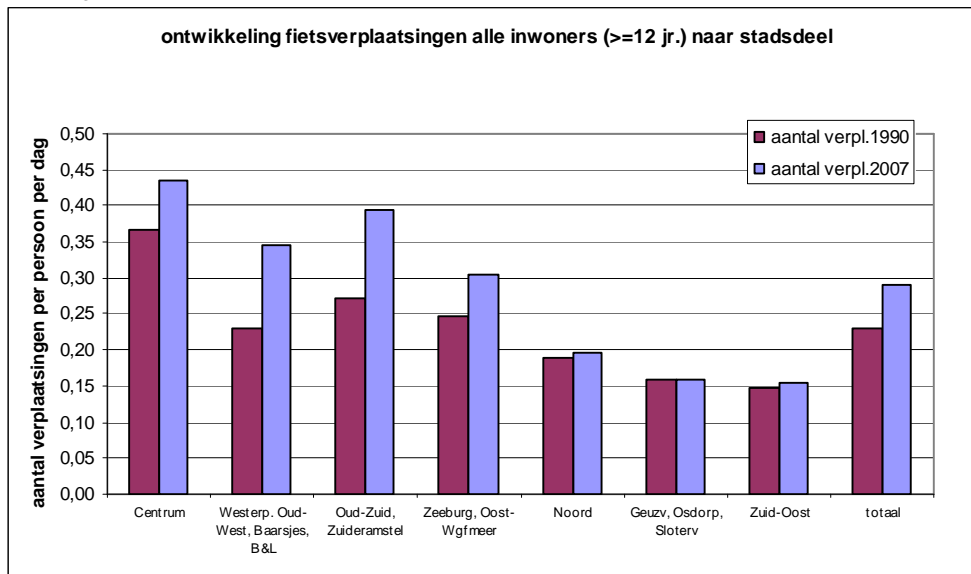


Bron: dI VV-Amsterdam

De fiets wint zijn grotere aandeel vooral in het segment 'korte ritten binnen de ring'. Voor verplaatsingen op afstanden tussen de 1 en 7,5 kilometer heeft de fiets inmiddels een marktaandeel van 30 tot 50%. Toch lijkt de rol van de fiets binnen Amsterdam nog niet maximaal te zijn. Hoewel het fietsbezit de afgelopen decennia sterk is toegenomen (nu 73%) ligt het nog duidelijk lager dan in de rest van Nederland (88%).

Uit de vergelijking tussen stadsdelen blijkt dat het fietsgebruik in Zuid-oost, Nieuw-west en Noord verreweg het laagst ligt binnen Amsterdam en ook niet mee gestegen is in de afgelopen decennia. Het fietsgebruik is hier bijna 2 keer zo laag als in het centrum. Het ontbreken van betaald parkeren en de bevolkingssamenstelling (minder autochtone Nederlanders die opgegroeid zijn met het gebruik van de fiets) zijn daar de belangrijkste verklaringen voor.

Figuur 6: ontwikkeling van het aantal fietsverplaatsingen van Amsterdammers (>12 jaar) naar stadsdeel



Bron: dIVV-Amsterdam

4.2 Autobezit en gebruik

De keuze om wel of niet van een auto gebruik te maken bij een verplaatsing wordt in de eerste plaats bepaald door het wel of niet beschikken over een rijbewijs en over een auto. Het rijbewijsbezit groeit nog steeds, ook bij Amsterdammers, waarbij de vrouwen een inhaalslag lijken te maken ten opzichte van mannen.

Het rijbewijsbezit onder inwoners van 18 jaar en ouder in Amsterdam (65%) ligt echter nog steeds aanzienlijk lager dan in de Metropoolregio en de rest van Nederland (beide rond 80%). Hiervoor zijn ruwweg twee verklaringen te vinden. Ten eerste is de samenstelling van de bevolking, met relatief veel niet-westerse allochtonen en veel studenten afwijkend. Ten tweede is het in een deel van de stad lastig en duur om een auto (of een tweede auto) te bezitten en geeft de aanwezigheid van goede alternatieven (OV) een minder sterke prikkel om een rijbewijs te willen hebben.

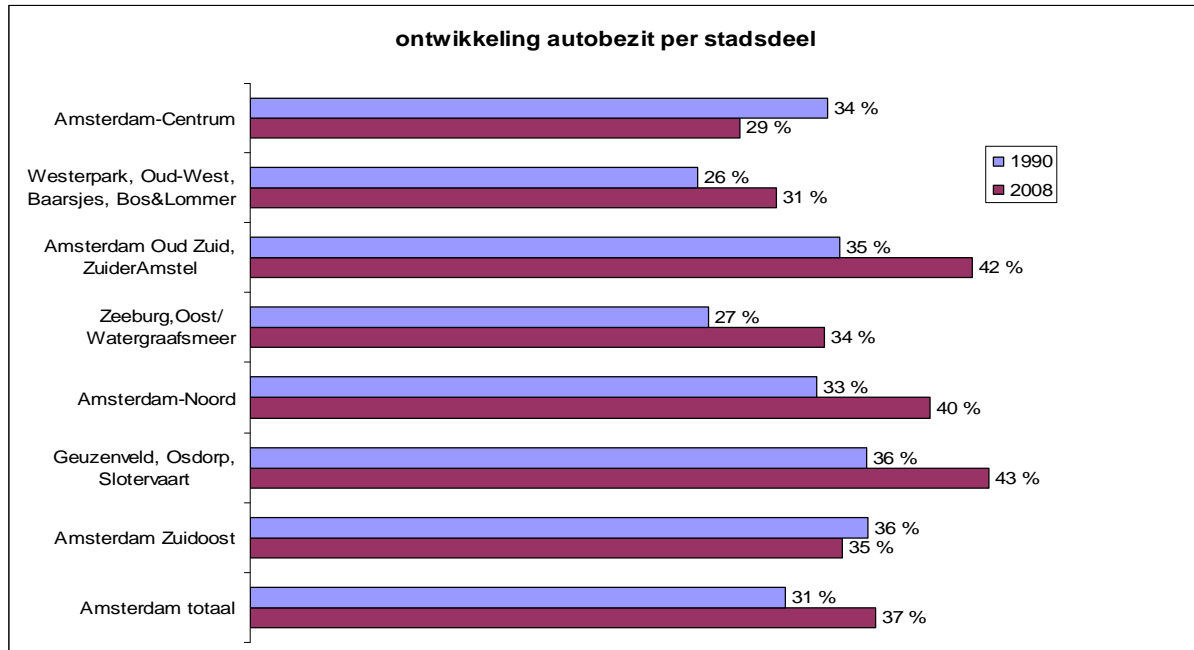
De autobeschikbaarheid laat een vergelijkbare afwijking van het landelijke beeld en dat van de Metropoolregio zien. Van alle huishoudens heeft in Amsterdam slechts 45% de beschikking over één auto. Slechts 8% heeft 2 of meer auto's. In regiogemeenten heeft 55% van de huishoudens één auto en 25% zelfs twee of meer auto's. De omgeving Abcoude/Vinkeveen en de gemeentes in Amstel/Meerlanden spannen de kroon met 90% respectievelijk 85% huishoudens met één of meer auto's. Daarmee heeft een groot deel van de regio een autobezit dat duidelijk hoger is dan in de rest van Nederland .

De voornaamste verklaringen van de afwijkingen in het autobezit liggen in lijn met die van het rijbewijsbezit. Hoewel de inkomens ook in Amsterdam flink zijn gegroeid in de afgelopen decennia leidt dat - anders dan in de rest van de regio, door het ruimtegebrek en de beperkingen in parkeervergunningen in met name de binnenstad, niet tot een sterke groei van het 2^e en soms zelfs 3^e autobezit.

Ook binnen de stad zelf zijn er behoorlijke verschillen in autobezit en ook in de groei daarvan. In de binnenstad is het autobezit per hoofd van de bevolking het laagst en ook nog verder gedaald, wat behalve met het gebrek aan parkeerruimte en de kosten van een parkeerplaats ook sterk samenhangt met de samenstelling van de bevolking. In

Amsterdam West en Amsterdam Zuid is het autobezit het hoogst en ook nog flink gestegen.

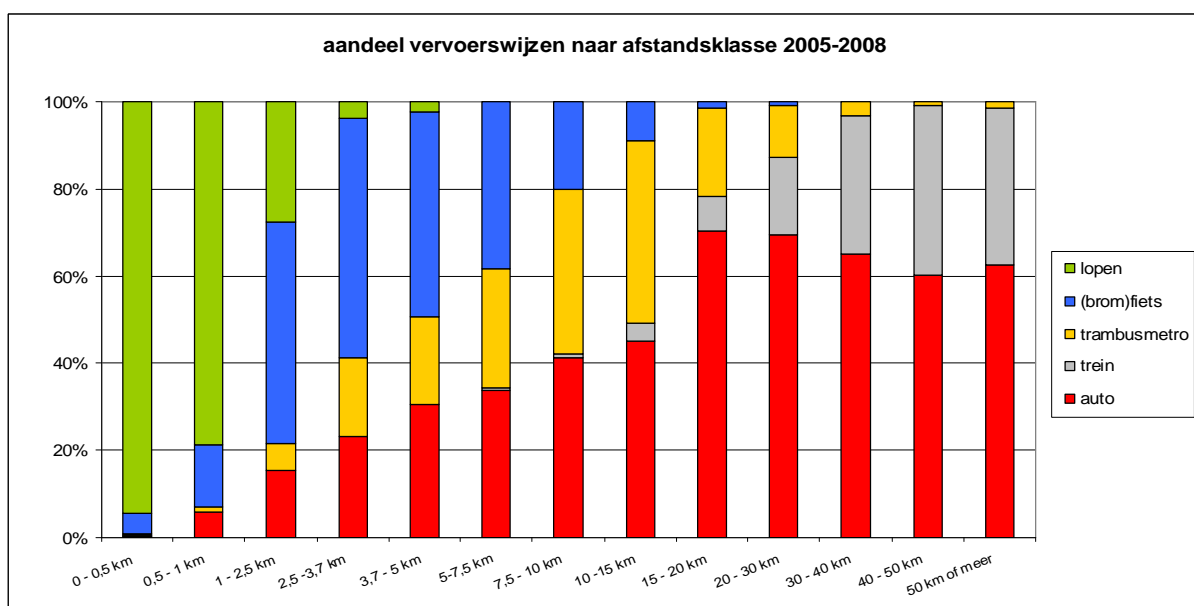
Figuur 7 Ontwikkeling autobezit per inwoner per stadsdeel tussen 1990 en 2008



Bron: dIVV-Amsterdam

Wat het autogebruik betreft kan men een driedeling constateren. Binnen de singelgracht neemt het autogebruik al jaren gestaag af. Sinds begin jaren '90 is het aantal autobewegingen met meer dan een kwart verminderd. Voor het overige gebied binnen de ring ten zuiden van het IJ is het autogebruik min of meer stabiel. Op en buiten de ring is het autogebruik de laatste decennia gestaag gegroeid. Zowel Amsterdammers zelf als het sterk gegroeide aantal inwoners in regiogemeenten, met een aanzienlijk hoger autobezit, hebben daar hun aandeel in gehad.

Figuur 8 Aandeel verschillende vervoerwijzen per afstandscategorie 2005/2008



Bron: dIVV-Amsterdam

Uit figuur 1 op pagina 4 bleek al dat de auto onder Amsterdammers in vrijwel alle afstandscategorieën aandeel verliest. Uit figuur 8 blijkt het autogebruik in de afstandscategorie 15-20 km met een aandeel van bijna 70% nog steeds erg hoog is. Op de afstand 40-50 kilometer blijkt de trein het beste te kunnen concurreren met de auto.

Wat de motieven betreft is de auto vooral belangrijk voor woon-werkverplaatsingen, zakelijke verplaatsingen en sociaal recreatieve verplaatsingen. Het *aantal* autoverplaatsingen op werkdagen voor deze motieven is gedaald maar de hoeveelheid kilometers stijgt nog door toenemende afstanden van met name zakelijke en woon-werkverplaatsingen.

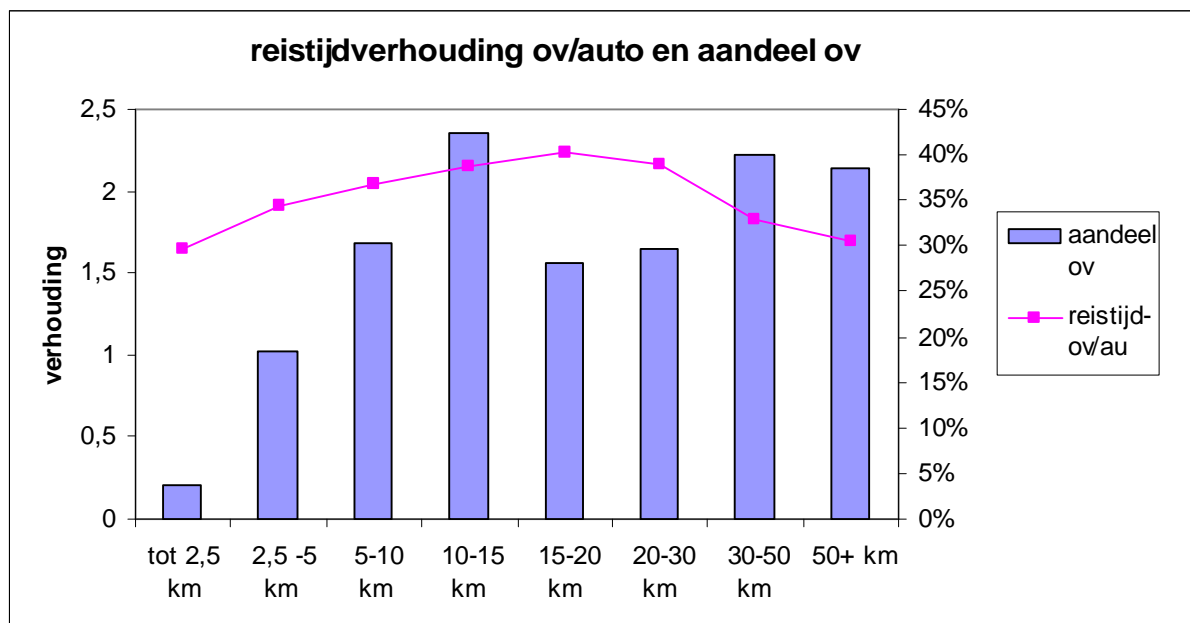
Opvallend is ook dat het aantal autoverplaatsingen voor winkelen toeneemt. Werd in 1985 nog maar in 12% van de gevallen gebruik gemaakt van de auto om te winkelen. In 2007 was dat zo'n 20%. Dit is vooral ten koste gegaan van het lopen en het OV. De aantrekkingskracht van grootschalige winkelvoorzieningen in de periferie van de stad, die vaak minder bereikbaar zijn met OV en fiets en waar veelal sprake is van gratis of goedkoper parkeren is daar waarschijnlijk de voornaamste verklaring voor.

4.3 Openbaar vervoer

Het OV-gebruik binnen Amsterdam vertoont een tamelijk stabiel beeld. Het gebruik van tram-, bus en metro door Amsterdammers neemt qua reizigerskilometers zelfs licht af. Het marktaandeel van de trein neemt duidelijk toe. Dit lijkt enerzijds toe te schrijven aan toename van verplaatsingsafstanden, maar heeft ongetwijfeld ook te maken met het verbeterd treinaanbod van de laatste decennia.

De bijgaande illustratie over de reistijdverhouding OV/Auto en aandeel OV laat duidelijk zien in welke marktsegmenten de kracht en in welke segmenten de relatieve zwakte van het openbaar vervoer ligt.

Figuur 9 Reistijd-verhouding OV/auto en aandeel OV in de modal split onder Amsterdammers in 2005/2008



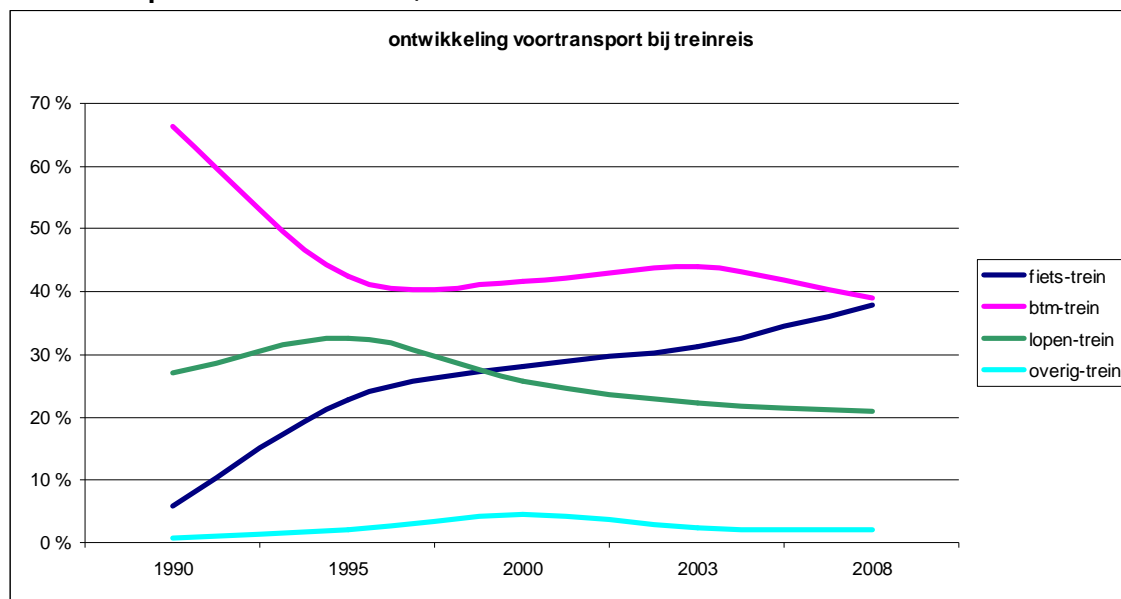
Bron: dIVV-Amsterdam

Op geen enkele afstand kan het OV qua reistijd concurreren met de auto. Op echt korte afstanden (onder de 5 kilometer) kan het OV nauwelijks marktaandeel verwerven door concurrentie van de fiets. Op afstanden van 15 tot 30 kilometer blijkt de auto op snelheid bijna niet te beconcurreren door het openbaar vervoer. Op afstanden boven de 30 kilometer kan met name de trein wel weer een goed alternatief bieden voor de auto.

Voor sociaal recreatieve verplaatsingen en voor winkelen blijkt het openbaar vervoer nog steeds terrein te verliezen op de fiets (korte afstanden) en de auto (langere afstanden). Voor onderwijs, woon/werkverkeer en zakelijke verplaatsingen heeft het openbaar vervoer wel een stabiel aandeel. Juist voor deze motieven zijn de afgelopen decennia de dagelijkse afgelegde afstanden gegroeid.

Opvallend is dat de combinatie fiets-trein wint aan populariteit ten opzichte van de combinatie bus/tram/metro-trein. Zoals uit figuur 10 blijkt kwam in 1990 nog 70% van de treinreizigers met bus tram of metro naar het station, tegen slechts 6% met de fiets. Inmiddels hebben beide vormen van voor- en natransport een vergelijkbaar marktaandeel van ieder zo'n 40%. Voor het overige deel wordt er vooral gelopen (20%). De groeiende populariteit van de combinatie treinfiets wordt ook op landelijke schaal waargenomen.

Figuur 10 Ontwikkeling vervoerwijzekeuze Amsterdammers bij het voortransport naar de trein, 1990-2008



Bron: dI VV-Amsterdam

Kijkend naar de onderlinge verdeling tussen treingebruik en bus/tram/metrogebruik dan is er sprake van een duidelijke verschuiving. In aantallen verplaatsingen is er al een zekere trend naar meer treingebruik en minder en bus/tram/metrogebruik; in aantal afgelegde kilometers is die trend nog sterker. Dit heeft ongetwijfeld te maken met de vergroting van de actieradius van Amsterdammers. Dat is ook duidelijk te zien in de toename van het Metrogebruik. Vooral de ringlijn blijkt een zeer succesvolle toevoeging aan het Amsterdamse net te zijn geweest, met inmiddels meer dan 100.000 reizigers per dag. Daarmee kan ook de relatief goede positie van het OV ten opzichte van de auto bij ritjes rond de 10 kilometer verklaard worden.

Voor openbaar vervoer is het verder interessant om te kijken naar de verplaatsingen vanuit de omliggende gemeenten. Vanwege de beperkingen in de parkeermogelijkheden en de hoge kosten zijn bezoekers van Amsterdam nog meer op het openbaar vervoer aangewezen dan Amsterdammers zelf. Voor alle regiogemeenten samen geldt dat 35%

met de trein komt en 25% met bus/tram/metro. Vanuit Haarlem en Almere wordt het meest per OV naar Amsterdam gereisd. In de spitsperiode bijna 70%, waarvan 60% met de trein. Waterland komt daar dichtbij met 60% bus en nog 7% met de trein. Vanuit de Zaanstreek komt 50% met de trein en 8% met de bus. Vanuit Amstel/Meerlanden hebben bus, tram en metro een marktaandeel van 30% en de trein ruim 20%. Gooi/Vechtstreek en IJmond zijn weer wat meer gericht op de trein (35%) en wat minder op de bus (19% respectievelijk 15%)

5. Perspectieven voor de toekomst

Ervaringen uit het verleden bieden doorgaans geen garantie voor de toekomst. Dat geldt zonder meer ook voor ontwikkelingen in het verkeer en vervoer, zoals hiervoor geschetst. Er kunnen zich altijd trendbreuken voordoen en de combinatie van de huidige financieel-economische en de klimaat- en energiecrisis vergroot wellicht de kans op en misschien ook wel de noodzaak van een trendbreuk.

Desondanks valt er de nodige lering te trekken uit de eerder beschreven trends en ontwikkelingen in het personenvervoer van de afgelopen decennia.

Eén conclusie is dat er de afgelopen jaren – ondanks betekenisvolle maatschappelijke ontwikkelingen zoals flexibilisering, individualisering, digitalisering – een aantal stabiele patronen hebben voorgedaan:

- het aantal verplaatsingen per persoon per dag fluctueert wel, maar is over een lange periode toch vrij stabiel
- de tijdsroosters van dagelijkse verplaatsingen blijken eveneens behoorlijk stabiel te zijn al verbreden de bekende spitsperioden zich wel: 's ochtends begint de drukte eerder en 's avonds eindigt de drukte wat later.

Verder wijzen vrijwel alle ruimtelijk-economische scenario's op een schaalvergroting van activiteitenpatronen, zowel in zaken en werk als in vrijetijdsbesteding. Alleen een substantiële toename in mobiliteits- en transportkosten, bijvoorbeeld door ernstige energieschaarste, zou een rem kunnen betekenen op deze ontwikkeling.

Dit betekent het een en ander voor het door de gemeente Amsterdam te voeren ruimtelijk en mobiliteitsbeleid. Wat in ieder geval op basis van de ervaringen van de afgelopen 20 jaar geleerd kan worden is dat er wel degelijk beweging zit in de mobiliteitskeuzes van Amsterdammers. Waar wel eens het beeld bestaat dat mensen en dan met name automobilisten onwrikbaar vasthouden aan hun gewoontes, blijkt dat in de afgelopen jaren toch minder het geval te zijn geweest. De spectaculaire opkomst van de fiets onder in de leeftijdscategorieën van 30 tot 65 jaar is daar een voorbeeld van.

Met het stringente parkeerbeleid van de gemeente, maar ongetwijfeld ook door investeringen in fietspaden en stallingsvoorzieningen is het mogelijk gebleken om in de binnenstad een modal shift te bewerkstelligen. De groeiende aandacht voor gezondheid kan daarbij ook een positieve rol hebben gespeeld.

Maar ook de opkomst van de trein als aantrekkelijke optie voor verplaatsingen naar en tussen stedelijke gebieden valt op. Daar is de trend tot het maken van langere reizen voor werk en zaken hand in hand gegaan met een verbeterd aanbod van treinverbindingen.

Het overige openbaar vervoer lijkt daarin niet zo mee te komen, vooral binnen de stad. Een deel van de potentiële markt, waar in buitenlandse steden het OV vaak sterk in is, wordt in Amsterdam afgeroomd door de fiets. En voor de wat langere afstanden blijkt het OV nog onvoldoende te kunnen concurreren met de auto. Juist in de categorie 15-30 kilometer is de groei aan verplaatsingen relatief groot geweest.

Het feit dat meer dan 80% van de nieuwe inwoners van de Metropoolregio zich buiten de gemeentegrens van Amsterdam heeft gevestigd terwijl de groei van Amsterdamse werkgelegenheid wel groot is geweest heeft de regionale pendel sterk doen toenemen. De sterk groeiende congestieproblematiek op het wegennet rond Amsterdam is daarvan het dagelijks waarneembare gevolg.

Waar de groei van het autogebruik binnen de ring dus goed onder controle is gehouden is dat buiten de ring niet het geval geweest.

Vanuit leefbaarheid, maar ook vanuit bescherming van waardevolle open ruimte, energiegebruik, CO₂-uitstoot is er een breed ondersteund streven om dit patroon te doorbreken.

Op basis van de hiervoor beschreven trends kunnen een paar mogelijkheden worden genoemd:

- Ø De toekomstige verdeling van de groei van het aantal inwoners en de werkgelegenheid over stad en regio.
- Ø Het verder benutten van potenties van alternatieven voor de auto

Aangezien de Metropoolregio nog een aanzienlijke woningbouwopgave heeft (150.000 tot 200.000 tot 2040) kan er worden bijgestuurd op de trend van de afgelopen 20 jaar om vooral bij te bouwen op nieuwe uitleglocaties in de regio. Door meer in te zetten op transformatie en verdichting binnen bestaande stedelijke gebieden, met een zwaartepunt rond hoogwaardige OV-knooppunten (trein/metro en hoogfrequente tram en buslijnen) kan fiets en OV-gebruik ook buiten de Amsterdamse ring veel groter worden. Wanneer ook de werkgelegenheid zich meer kan verspreiden naar regiogemeenten als Almere wordt ook de eenzijdigheid van de pendel naar Amsterdam doorbroken.

Verder lijkt er nog voldoende de potentie te zijn om (combinaties van) alternatieven voor de auto te benutten. Zowel het fietsbezit als het fietsgebruik kan nog toenemen in verschillende leeftijdscategorieën en stadsdelen. Ook de actieradius van de fiets kan worden vergroot met de opkomst van de e-bike. Ook de combinatie fiets-OV kan nog verder worden versterkt. In het regionale OV-net moeten vooral de reizen op afstanden van 15 tot 50 kilometer aantrekkelijker worden. Hogere frequenties waardoor wacht en overstaptijden gereduceerd kunnen worden zijn daarbij cruciaal. Als het lukt om de deur tot deursnelheid voor met name deze middellange reizen van en naar Amsterdam te verbeteren zal dit de kwaliteit van de bereikbaarheid en de attractiviteit van de Metropoolregio een belangrijke impuls geven.

Uit het in effectiviteit zo succesvolle parkeerbeleid blijkt wel push en pullmaatregelen wel samen moeten gaan. Alleen en beter OV-aanbod of mooie fietsenstallingen zijn niet genoeg om gedragsveranderingen op gang te brengen. De implementatie van Anders Betalen voor Mobiliteit kan op regionale en landelijke schaal een vergelijkbare rol vervullen als het parkeertarievenbeleid de afgelopen decennia voor de binnenstad van Amsterdam heeft gehad.

Referenties:

Huisenquetes Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer Gemeente Amsterdam

Jaarboeken Amsterdam in Cijfers, Dienst Onderzoek en Statistiek, Amsterdam

OVG/MON-gegevens, CBS