

Gemeente  
Amsterdam

# Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2021





# Voorwoord

Dit is de vierde Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid (ATB). In de ATB presenteren we een grote hoeveelheid gegevens, die inzicht geven in de manier waarop mensen (bewoners, bezoekers, toeristen) in de stad zich bewegen. Op een toegankelijke manier laat de ATB 2021 de ontwikkelingen, trends en achtergronden van de mobiliteit in Amsterdam zien.

## **Effecten corona nog niet in deze editie**

In de ATB kijken we vooral naar het (recente) verleden, omdat we daarvan kunnen leren. Op basis van historische trends kunnen we toekomstige ontwikkelingen voorspellen. De corona-pandemie deed in maart 2020 zijn intrede in Nederland. Dat konden we natuurlijk niet voorspellen, maar het had (en heeft) een enorme impact op de stad en op wie zich hoe, waar en wanneer verplaatst. Thuiswerken, nauwelijks toeristen in de stad, een avondklok, andere invulling van vrije tijd: de gevolgen van de pandemie hadden een sterk effect op het mobiliteitsgedrag van mensen.

Dit gaan we natuurlijk terug zien in de cijfers over de mobiliteitsontwikkelingen vanaf 2020. In deze ATB 2021 zijn de effecten van de corona-pandemie echter nog niet zichtbaar. De gegevens die we gebruikt hebben voor deze ATB gaan meestal niet verder dan 2019 of 1 januari 2020. De getoonde cijfers en grafieken gaan dus nog over de situatie vòòr corona.

De impact van de corona-maatregelen op de mobiliteit in de stad wordt ondertussen wel gemonitord. Voor informatie hierover kan contact worden opgenomen via onderstaand e-mailadres.

## **Contact**

De ATB 2021 is opgesteld door team Onderzoek & Kennis van de directie Verkeer en Openbare Ruimte. Voor vragen en/of reacties kunt u contact met ons opnemen via [verkeersonderzoek@amsterdam.nl](mailto:verkeersonderzoek@amsterdam.nl).

# Inhoudsopgave

<b>Samenvatting</b>	4
<b>Invloeden</b>	6
<b>Aanbod</b>	21
<b>Gebruik</b>	30
<b>Effecten</b>	51
<b>Beleving</b>	60

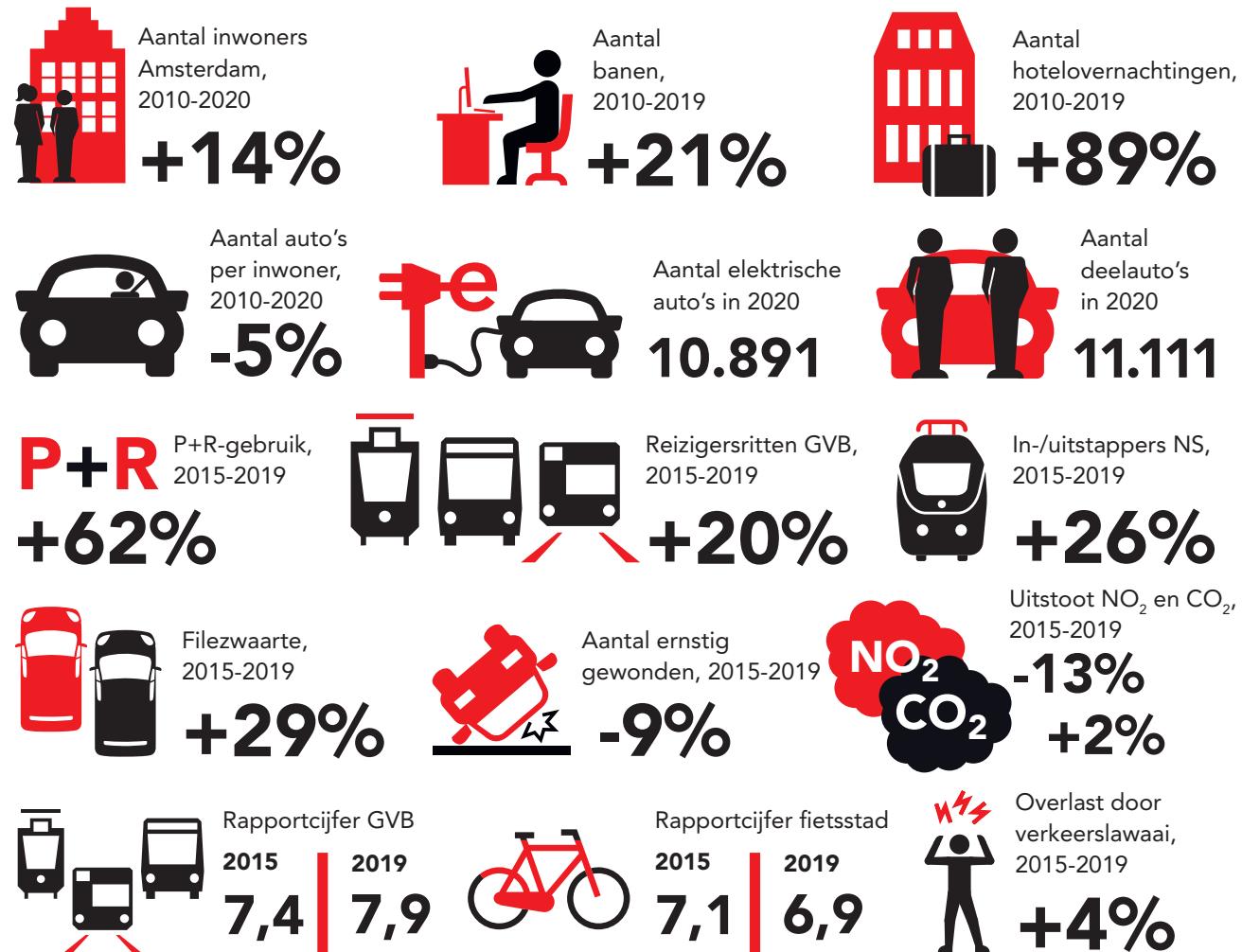
XXX

# Samenvatting



# Samenvatting

- De groei van de stad zet door.  
Dit heeft gevolgen voor de mobiliteit.
- De groei van het totaal aantal auto's in de stad stagneert, het aantal auto's per inwoner daalt.
- Duurzame vervoermiddelen zoals elektrische auto's, elektrische fietsen en deelauto's zijn in opmars.
- Het P&R-gebruik groei fors.
- Het aantal OV-reizigers met GVB en NS stijgt.
- De files op de rijkswegen rond Amsterdam nemen toe.
- Het aantal ernstig gewonden in het verkeer neemt af.
- De uitstoot van NO<sub>2</sub> neemt af, maar uitstoot CO<sub>2</sub> door verkeer neemt toe.
- De tevredenheid over het openbaar vervoer in de stad is gestegen.
- Het rapportcijfer voor Amsterdam als fietsstad is gedaald.
- De overlast door verkeerslawaai is toegenomen.





# Invloeden

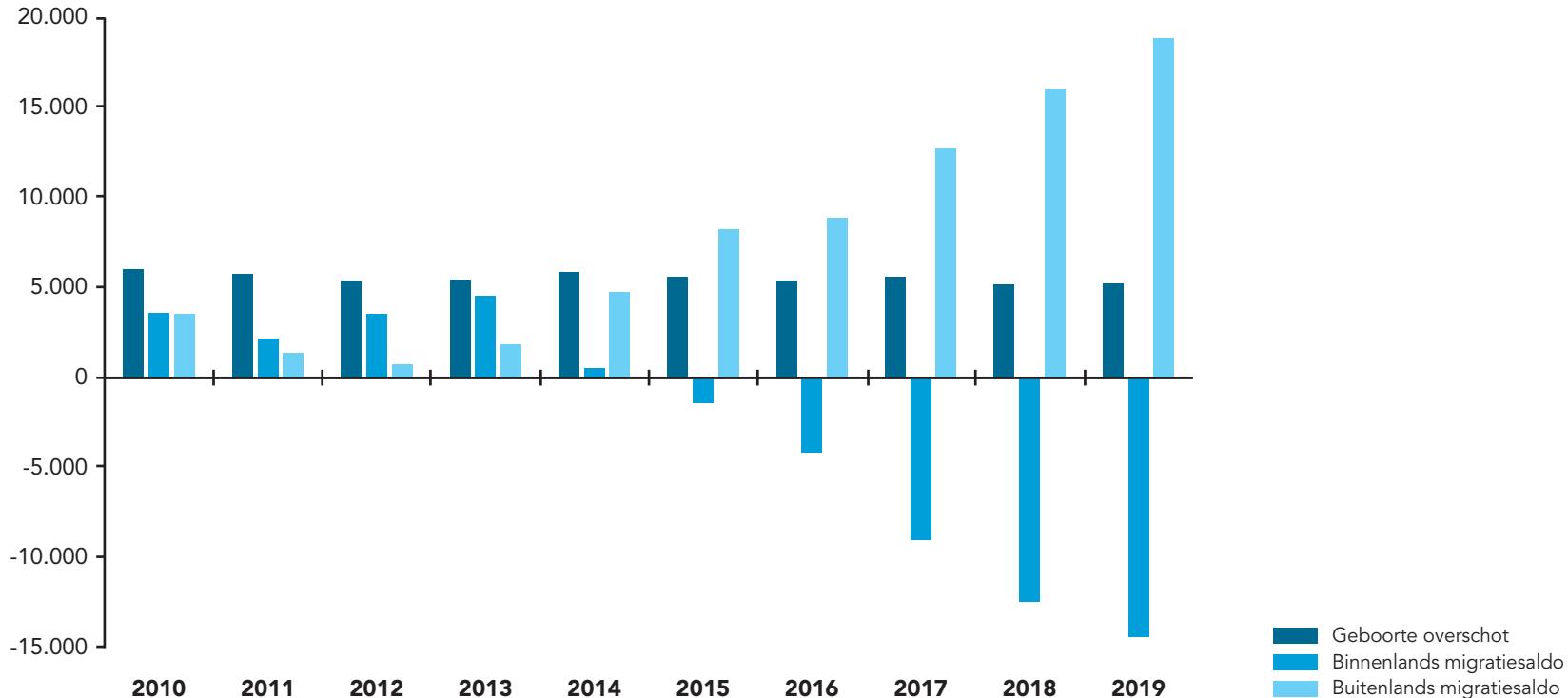
De onderwerpen die een uitwerking hebben op de bereikbaarheid en mobiliteit van Amsterdam.



# Inhoudsopgave Invloeden

Groei aantal inwoners vooral door buitenlandse migratie	8
Nieuw-West en Oost snelst groeiende stadsdelen van afgelopen decennium	9
65-plusseren en 20 tot 35-jarigen nemen het snelst toe in Amsterdam	10
Aandeel samenwoners zonder kinderen sterkst gegroeid, woningbezetting hoogst in Nieuw-West	11
Opleidingsniveau blijft stijgen, bijna de helft van de Amsterdammers is hoog opgeleid	12
Grote verschillen tussen stadsdelen in bevolkingsdichtheid en -samenstelling	13
Meeste voorzieningen dichtbij woning in Centrum en West	14
Aantal ZZP-ers in tien jaar tijd verdubbeld	15
Banengroei in heel Amsterdam, grootste toename in Zuidoost	16
Sterke concentraties banen rondom de stations Zuid, Bijlmer-ArenA, Sloterdijk en Amstel	17
Sinds 2015 elk jaar gemiddeld 5.000 woningen opgeleverd	18
Groei toerisme zet onverminderd door	19
Toename bezoek aan cultuur en congressen vlakt af na 2015	20

# Groei aantal inwoners vooral door buitenlandse migratie



↳ Ontwikkeling inwonersaantal 2010-2019

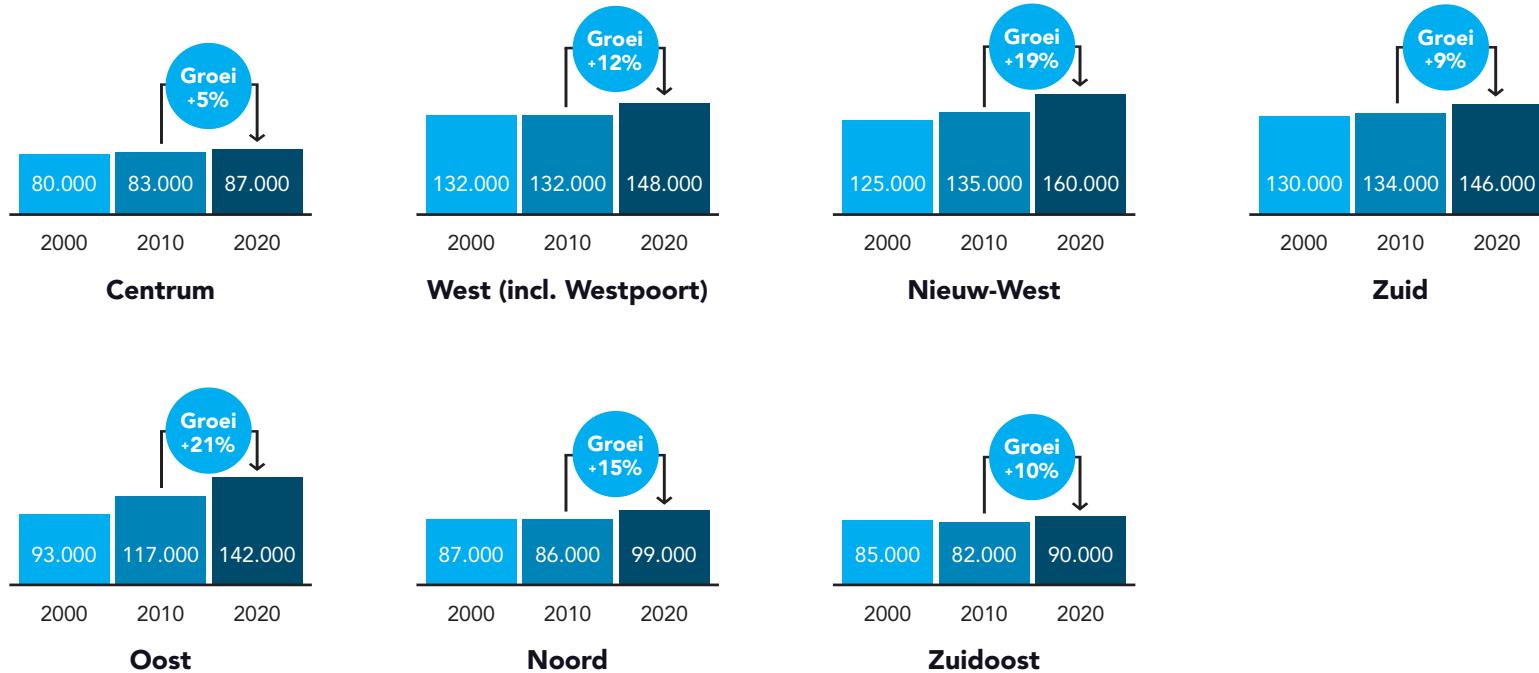
Bron: OIS, 1910-2020

De afgelopen tien jaar is het aantal inwoners van Amsterdam met 14% toegenomen. De laatste 5 jaar komt de toename vooral door migranten uit het buitenland. Het aantal migranten uit

andere plaatsen in Nederland neemt juist af. Buitenlandse migranten kunnen een ander mobiliteitsgedrag hebben dan binnenlandse migranten.

Data in tabelvorm: bijlage 1.1

# Nieuw-West en Oost snelst groeiende stadsdelen van afgelopen decennium



↳ Ontwikkeling aantal inwoners per stadsdeel op 1 januari (2000-2020, afgerond op duizendtallen)

Bron: OIS, 2010-2020

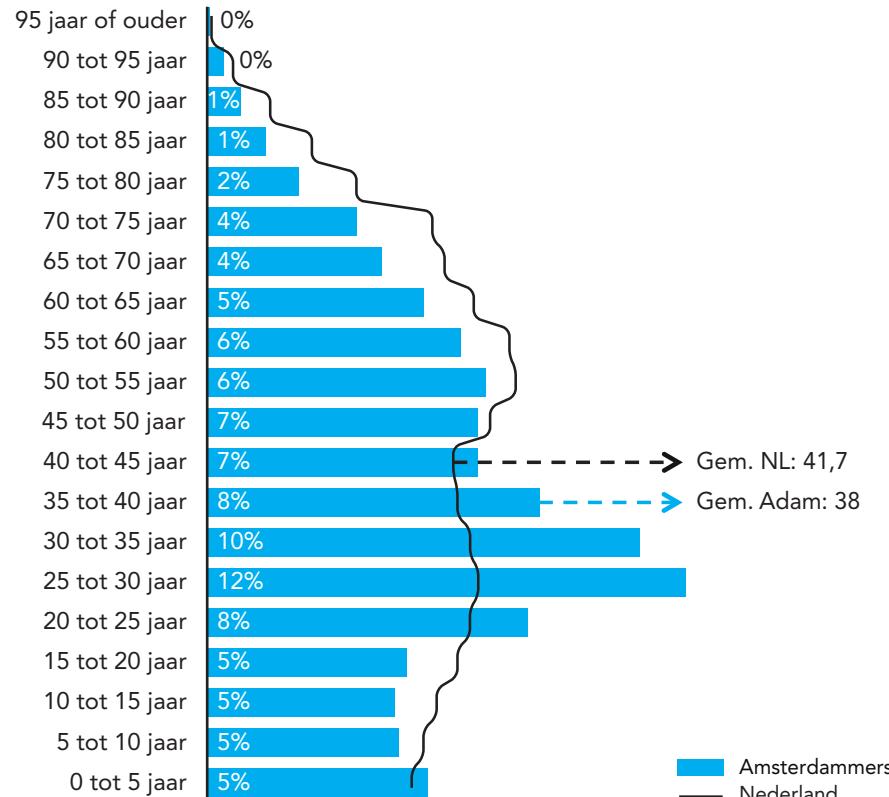
Als de stad groeit, neemt het verkeer toe. De groei van het aantal inwoners in Amsterdam is niet in alle stadsdelen even sterk. In de stadsdelen Oost en

Nieuw-West nam het aantal inwoners het meest toe. In Noord en Zuidoost groeide het aantal bewoners weer, na een aanvankelijke daling tussen 2000 en

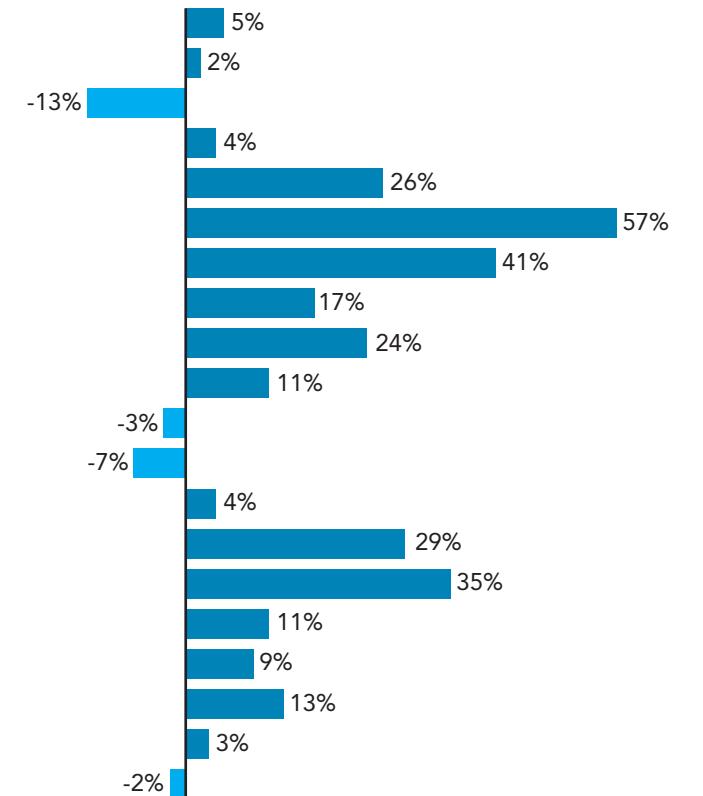
2010. Stadsdeel Centrum is het minst gegroeid.

Data in tabelvorm: bijlage 1.2

# 65-plussers en 20 tot 35-jarigen nemen het snelst toe in Amsterdam



↳ Leeftijdspiramide Amsterdam t.o.v. Nederland (zwarte lijn), 2020, naar leeftijd, % inwoners



↳ Ontwikkeling Amsterdam 2010-2020 (%)

Bron: CBS, 2020; OIS, 2020

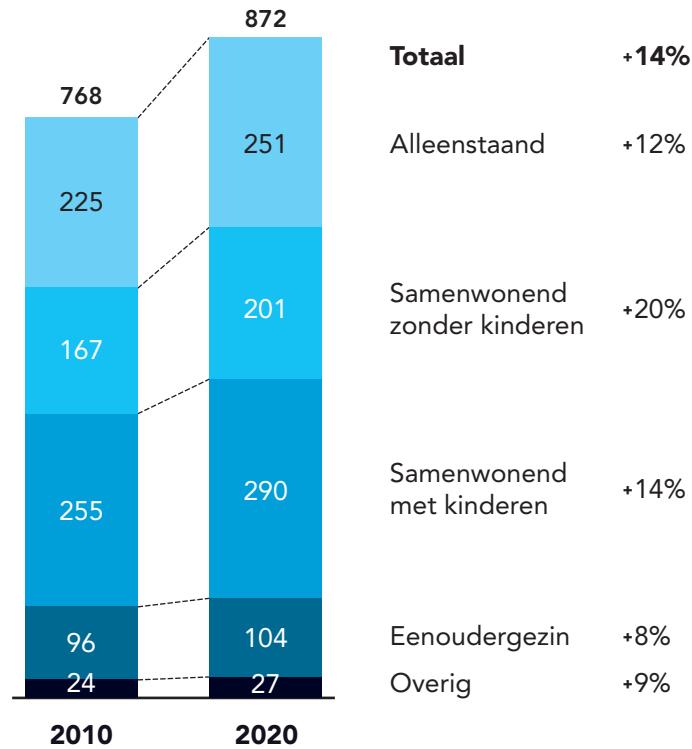
**Het gebruik en bezit van vervoer-  
middelen verandert als men ouder  
wordt. De leeftijdsopbouw van de**

**Amsterdamse bevolking wijkt af van die  
in de rest van Nederland. De gemiddelde  
leeftijd is lager. Het aandeel 20 tot**

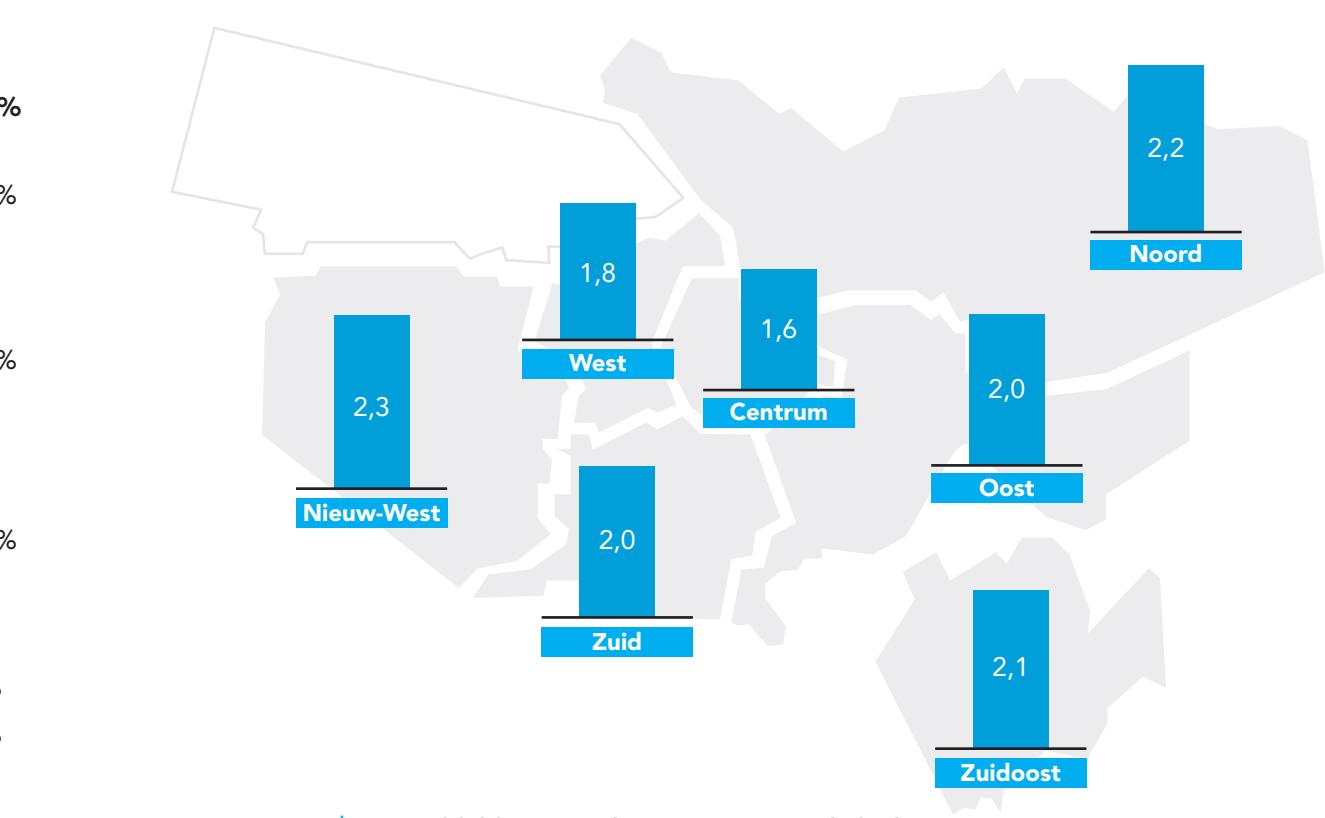
**35-jarigen is met 30% het grootst. Ook  
het aantal 65-plussers groeit snel, maar is  
in omvang nog bescheiden (13%).**

Data in tabelvorm: bijlage 1.3

# Aandeel samenwoners zonder kinderen sterkst gegroeid, woningbezetting hoogst in Nieuw-West



↳ Ontwikkeling gezinssamenstelling in 1000'en inwoners, 2010-2020



Bron: OIS, 2010-2020

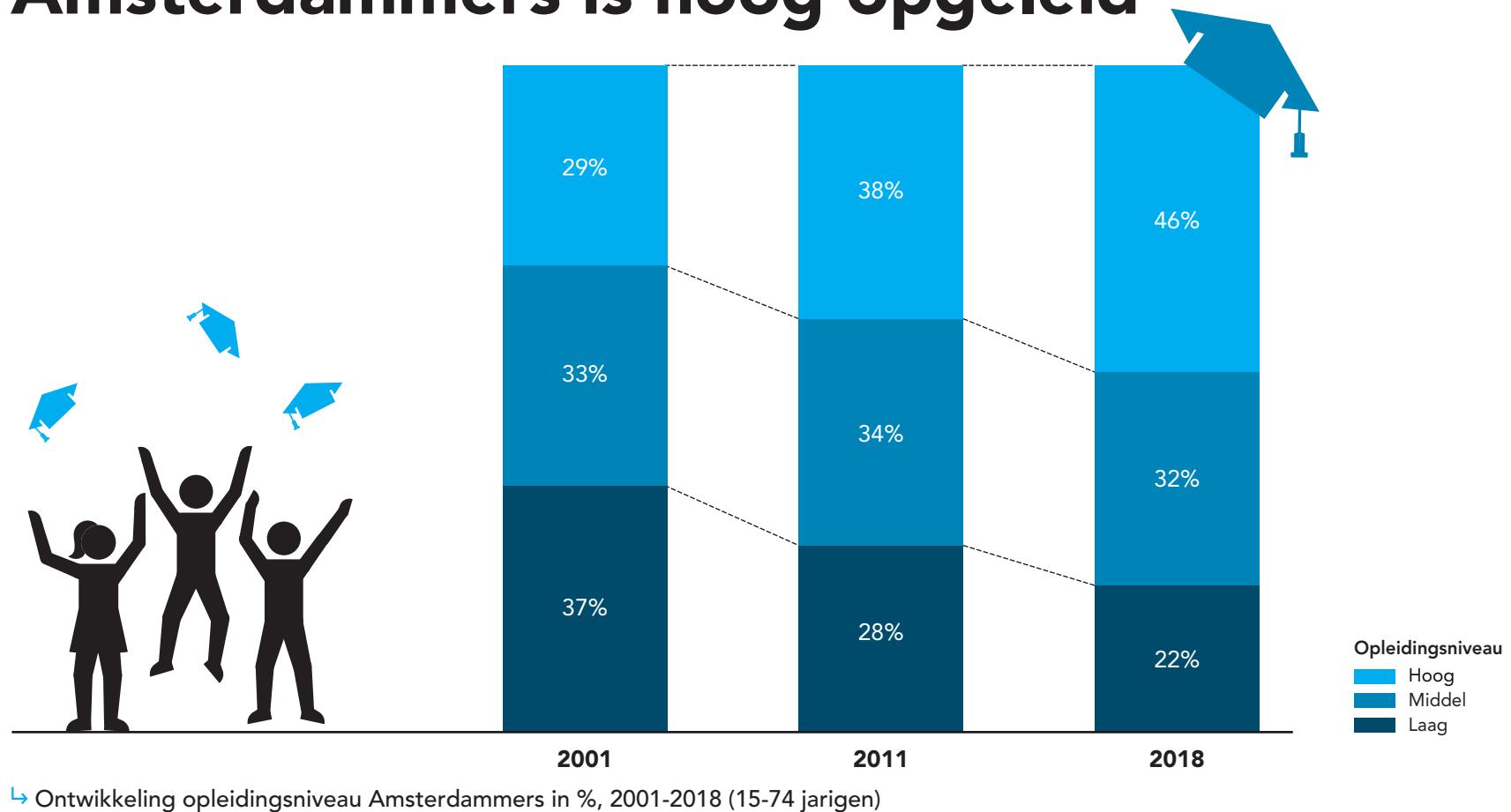
**Het bezit van vervoermiddelen hangt sterk samen met de samenstelling van een huishouden. De meeste Amsterdamse huishoudens zijn gezinnen met kinderen. Die groep is de afgelopen 10 jaar met 14% gegroeid. Het aantal**

**samenwonende stellen zonder kinderen is nog sneller gegroeid. Ook het aantal bewoners per woning heeft effect op de hoeveelheid verkeer in een buurt. In een Amsterdams huis wonen gemiddeld 2 mensen.**

**Stadsdeel Centrum heeft de laagste woningbezetting omdat er relatief veel alleenstaanden wonen. In Nieuw-West is de woningbezetting het hoogst omdat er relatief veel gezinnen met kinderen wonen.**

Data in tabelvorm: bijlage 1.4

# Opleidingsniveau blijft stijgen, bijna de helft van de Amsterdammers is hoog opgeleid



Bron: OIS 2001-2018

De keuze voor bepaalde vervoer-middelen wordt mede bepaald door iemands opleidingsniveau. De afgelopen

twintig jaar is het opleidingsniveau onder Amsterdammers enorm toegenomen. Dat komt doordat de stad een grote

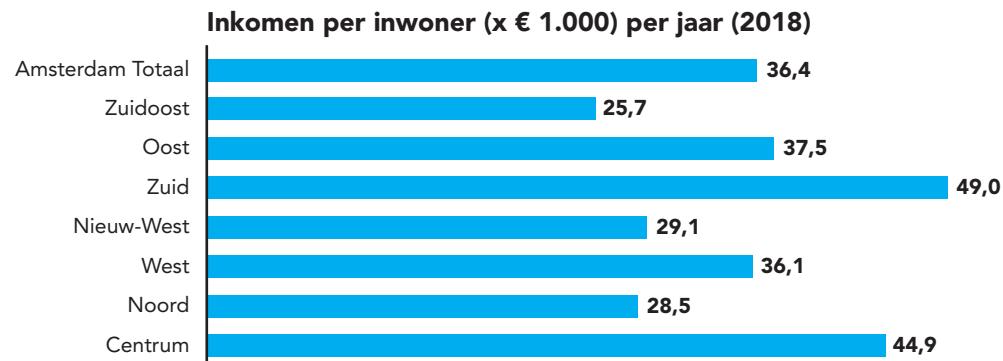
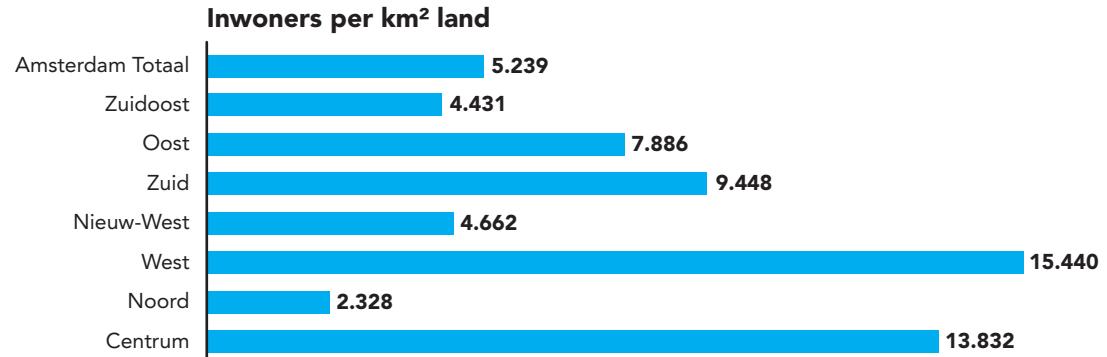
aantrekkingskracht heeft op hoger opgeleiden en doordat het aantal studenten in de stad is toegenomen.

Data in tabelvorm: bijlage 1.5

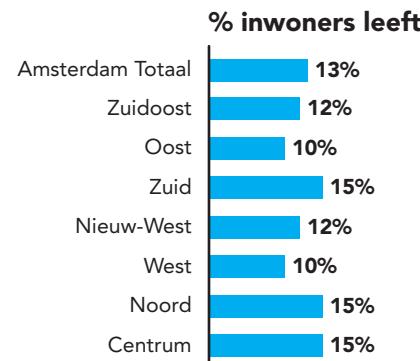
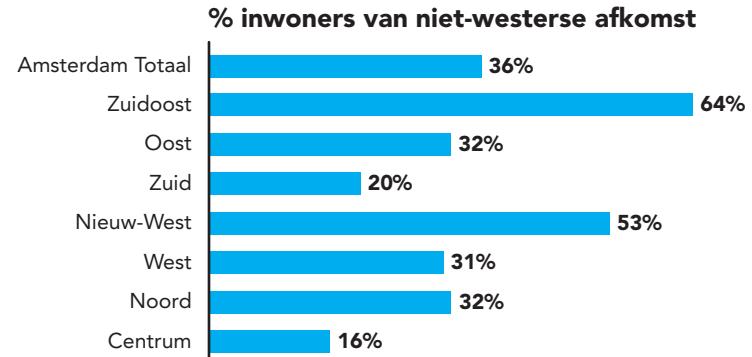
# Grote verschillen tussen stadsdelen in bevolkingsdichtheid en -samenstelling

Invoeden

Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid  
13



↳ Karakteristieken stadsdelen Amsterdam, 2019



In Amsterdam wonen ruim 5.200 mensen per vierkante kilometer, maar die zijn niet gelijk over de stad verdeeld. In West wonen er gemiddeld 3 keer zo veel mensen en ook in stadsdeel Centrum is de bevolkingsdichtheid veel hoger

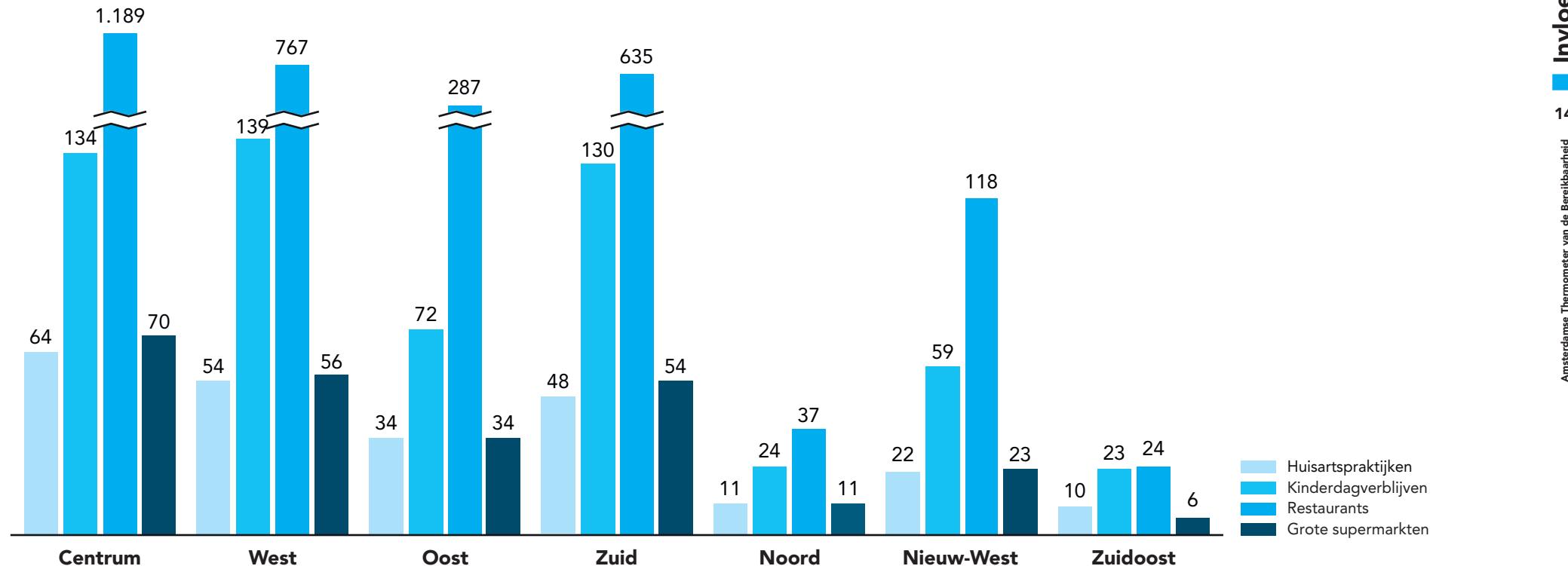
dan het stedelijk gemiddelde. Ook het gemiddelde inkomen in de stad vertoont grote verschillen per stadsdeel. In Zuidoost zijn de inkomens het laagst, in Zuid het hoogst. Hier verdient men gemiddeld bijna twee keer zoveel.

Ruim een derde van de Amsterdamse bevolking is van niet-westerse afkomst. Ook hier grote verschillen per stadsdeel: in Zuidoost is 64% van niet-westerse afkomst, in Centrum 16%.

Data in tabelvorm: bijlage 1.6

Bron: OIS, 2018-2019

# Meeste voorzieningen dichtbij woning in Centrum en West



↳ Aantal voorzieningen binnen 3 km van de woning, per stadsdeel, 2018

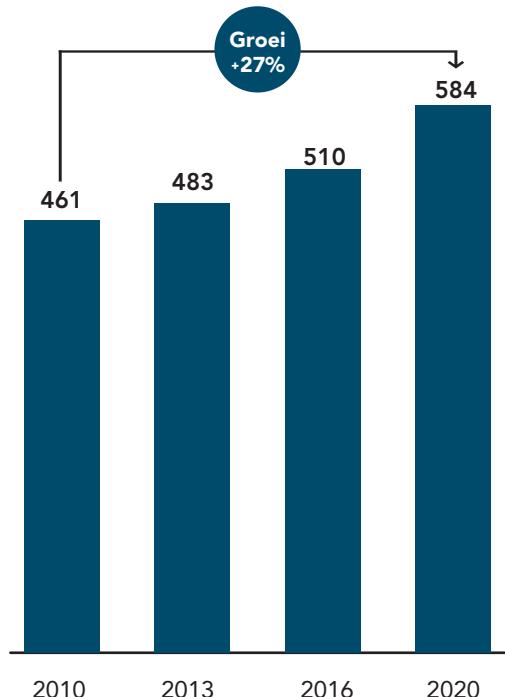
Bron: CBS, 2018

**Wie niet ver hoeft te reizen voor een bezoek aan de supermarkt, de dokter, het kinderdagverblijf of een restaurant, zal eerder de fiets pakken of gaan lopen. Vooral in de stadsdelen Centrum, West**

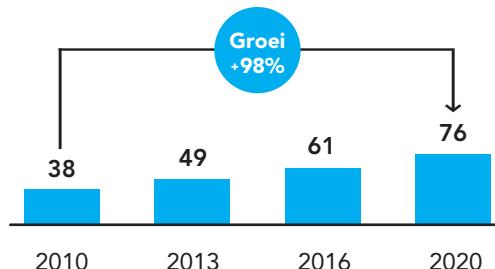
**en Zuid zijn veel van deze voorzieningen binnen een straal van 3 kilometer van huis. In andere stadsdelen, met name Noord en Zuidoost, moet men verder reizen.**

Data in tabelvorm: bijlage 1.7

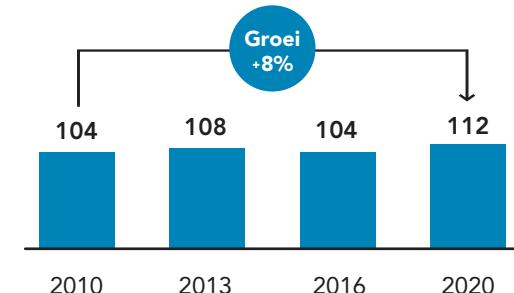
# Aantal ZZP-ers in tien jaar verdubbeld



↳ Aantal werkzame personen in Amsterdam (x 1.000), 2010-2020, excl. personen die minder dan 12 uur per week werken



↳ Aantal Amsterdamse ZZP'ers (x 1.000), 2010-2020



↳ Aantal studenten hoger onderwijs in Amsterdam (x 1.000), 2010-2020

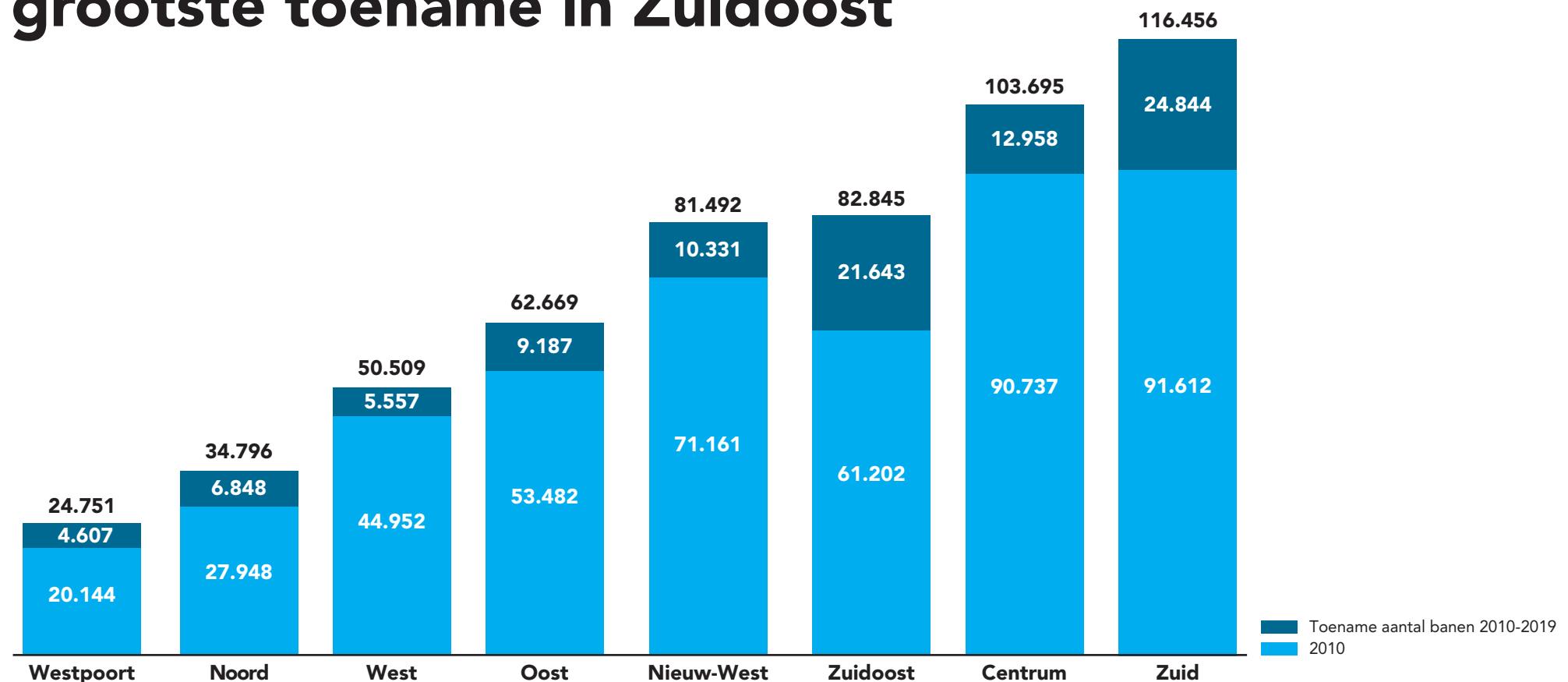
**Het aantal mensen dat in Amsterdam werkt is de afgelopen 10 jaar met ruim een kwart toegenomen. Dat komt onder andere doordat het aantal ZZP-ers in de**

**stad is verdubbeld. Het aantal studenten in Amsterdam schommelt, maar is in tien jaar tijd toch met bijna 10% gestegen.**



Bron: OIS, 2010-2020

# Banengroei in heel Amsterdam, grootste toename in Zuidoost



↳ Aantal banen per stadsdeel, 2010-2019

Bron: OIS, 2010-2019

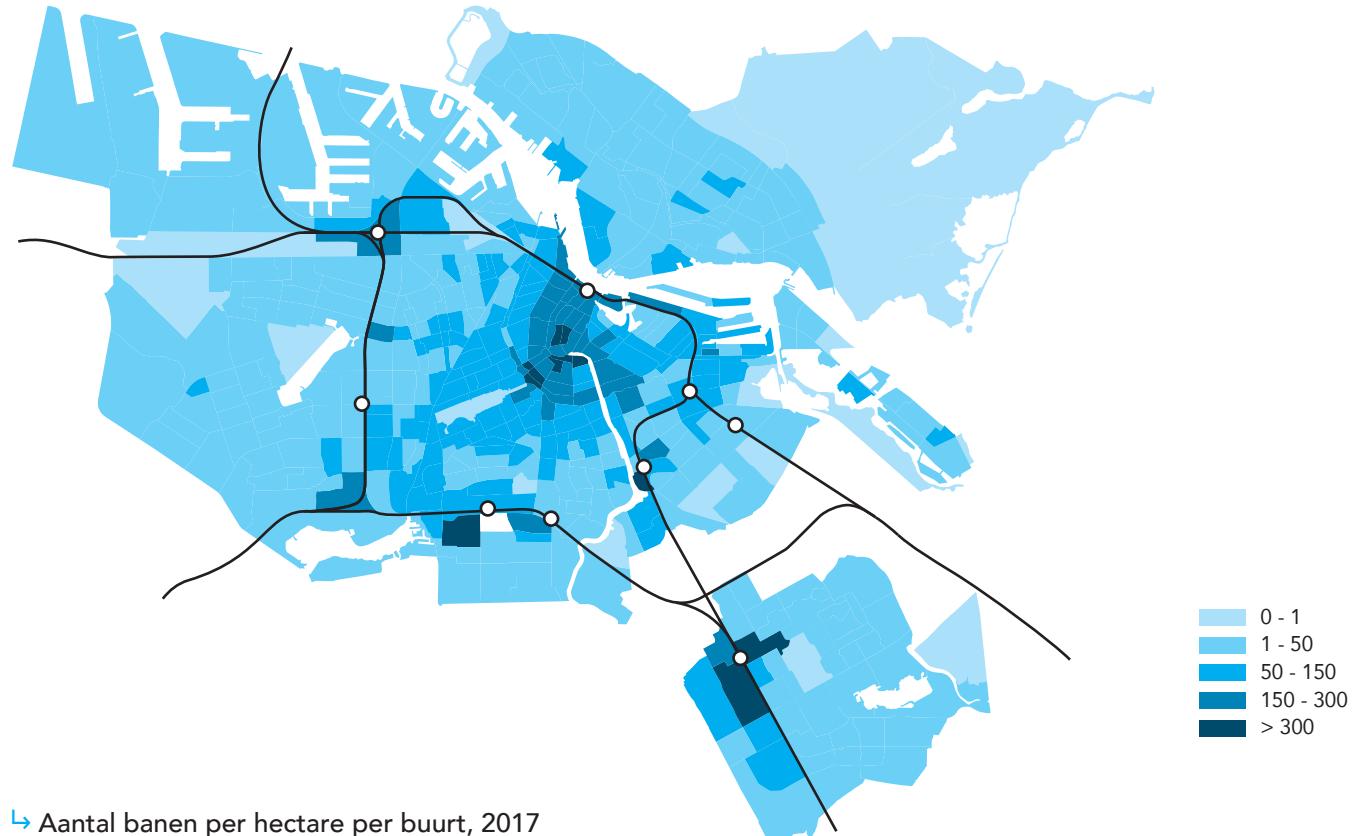
**Banen zorgen voor meer verkeer in de stad en trekken verkeer aan van buiten de stad. Verkeer van werknemers, maar ook van leveranciers en klanten. De**

**afgelopen tien jaar zijn er in Amsterdam ruim 20% meer banen bijgekomen. Die groei zien we in alle stadsdelen terug. De grootste toename was in stadsdeel**

**Zuidoost, met ruim 30% meer banen. De meeste banen zijn te vinden in stadsdeel Zuid.**

Data in tabelvorm: bijlage 1.9

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



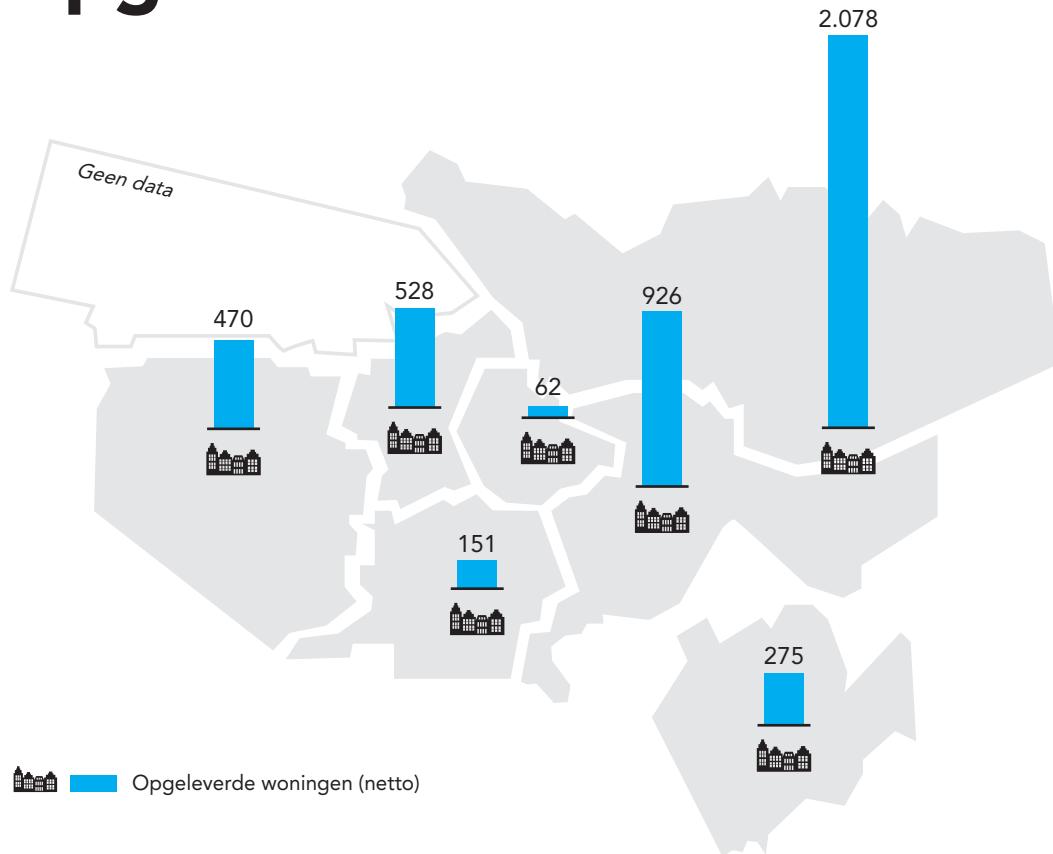
Bron: OIS, 2019

Treinstations werken als banenmagneet. De nabijheid van een station maakt het voor werknelmers en bezoekers makkelijker om met het openbaar

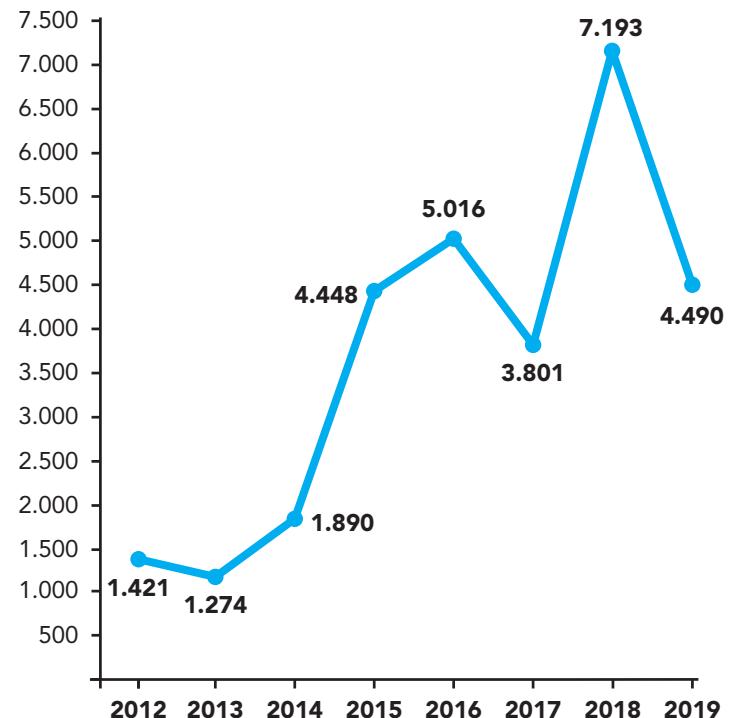
vervoer te komen. Concentraties van banen zijn vooral zichtbaar rond de stations Zuid, Bijlmer-ArenA, Sloterdijk en Amstel. Het hoogste aantal

banen per hectare vinden we in de buurt Zuidas-Zuid, gevolgd door de Rembrandtpleinbuurt en de Leidsebuurt.

# Sinds 2015 elk jaar gemiddeld 5.000 woningen opgeleverd



↳ Aantal netto opgeleverde woningen (opgeleverd minus gesloopt) in 2019



↳ Aantal opgeleverde woningen (netto) Amsterdam

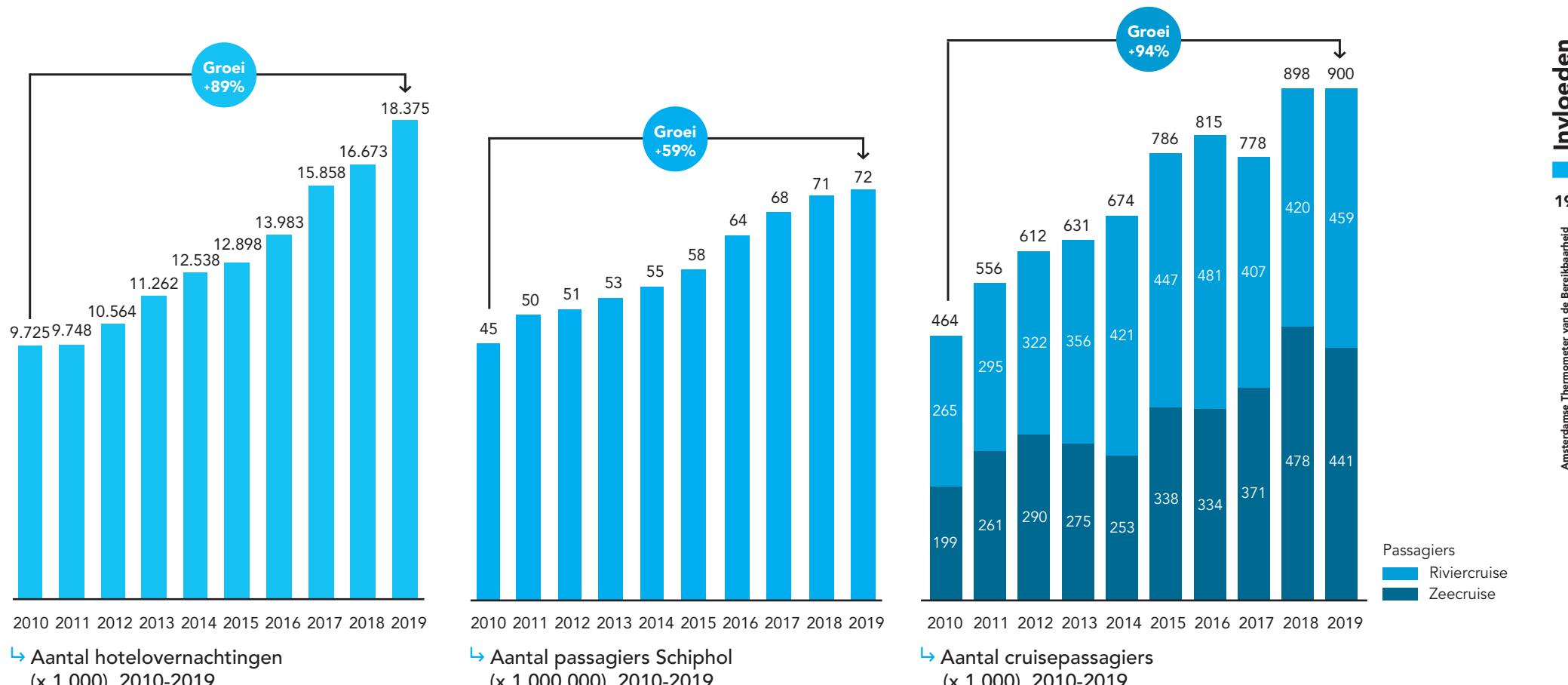
Bron: OIS, 2012-2019

Het aantal inwoners in Amsterdam groeit snel. Daarom is in 2015 de woningbouwproductie opgeschroefd. Sinds dat jaar zijn er elk jaar gemiddeld

5000 woningen gebouwd. In 2019 zijn de meeste nieuwe woningen in stadsdeel Noord gebouwd: ruim 2000. In Oost waren het er bijna 1000.

Data in tabelvorm: bijlage 1.10

# Groei toerisme zet onverminderd door

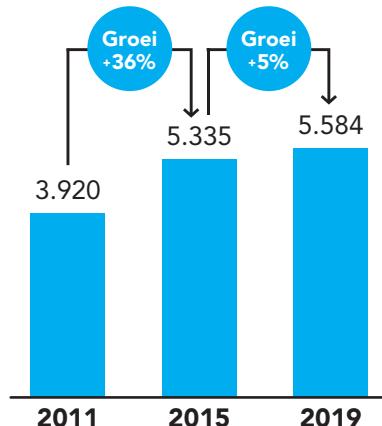


**Het aantal toeristen dat naar Amsterdam komt blijft ieder jaar stijgen. Tussen 2010 en 2019 is het aantal overnachtende toeristen in de stad bijna verdubbeld.**

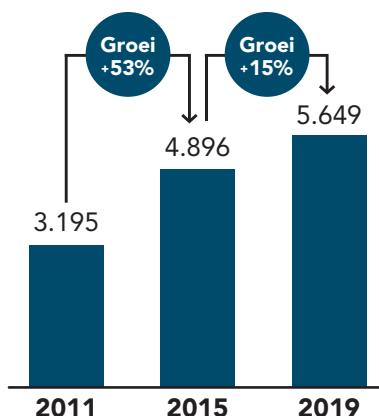
**Toeristen maken gemiddeld meer verplaatsingen op een dag dan Amsterdammers.**

Bron: OIS, 2010-2019; CBS, 2018-2019

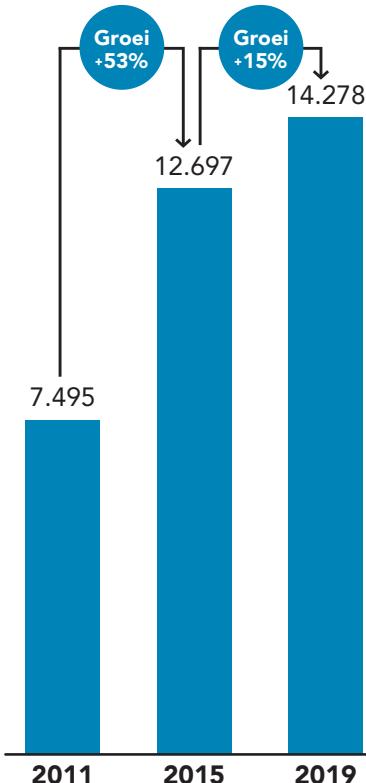
# Toename bezoek aan cultuur en congressen vlakt af na 2015



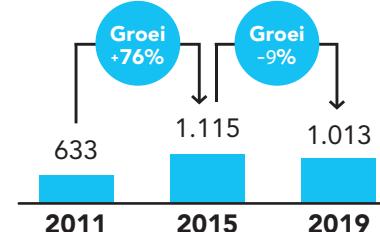
↳ Aantal bezoekers theaters en concerten (x 1.000)



↳ Aantal rondvaartpassagiers (x 1.000)



↳ Aantal bezoekers musea (x 1.000)



↳ Aantal congresbezoekers (x 1.000)

Bron: OIS, 2011-2019; amsterdam&partners, 2011-2019

**Het bezoek aan culturele instellingen stijgt nog steeds, maar is sinds 2015 minder gegroeid dan in de jaren daarvoor. Het museumbezoek nam sinds 2015 bijvoorbeeld nog maar met**

**15% toe. In de 5 jaar daarvoor was dat nog meer dan 50%. Het aantal congresbezoekers is sinds 2015 zelfs iets gedaald.**

XXX

# Aanbod

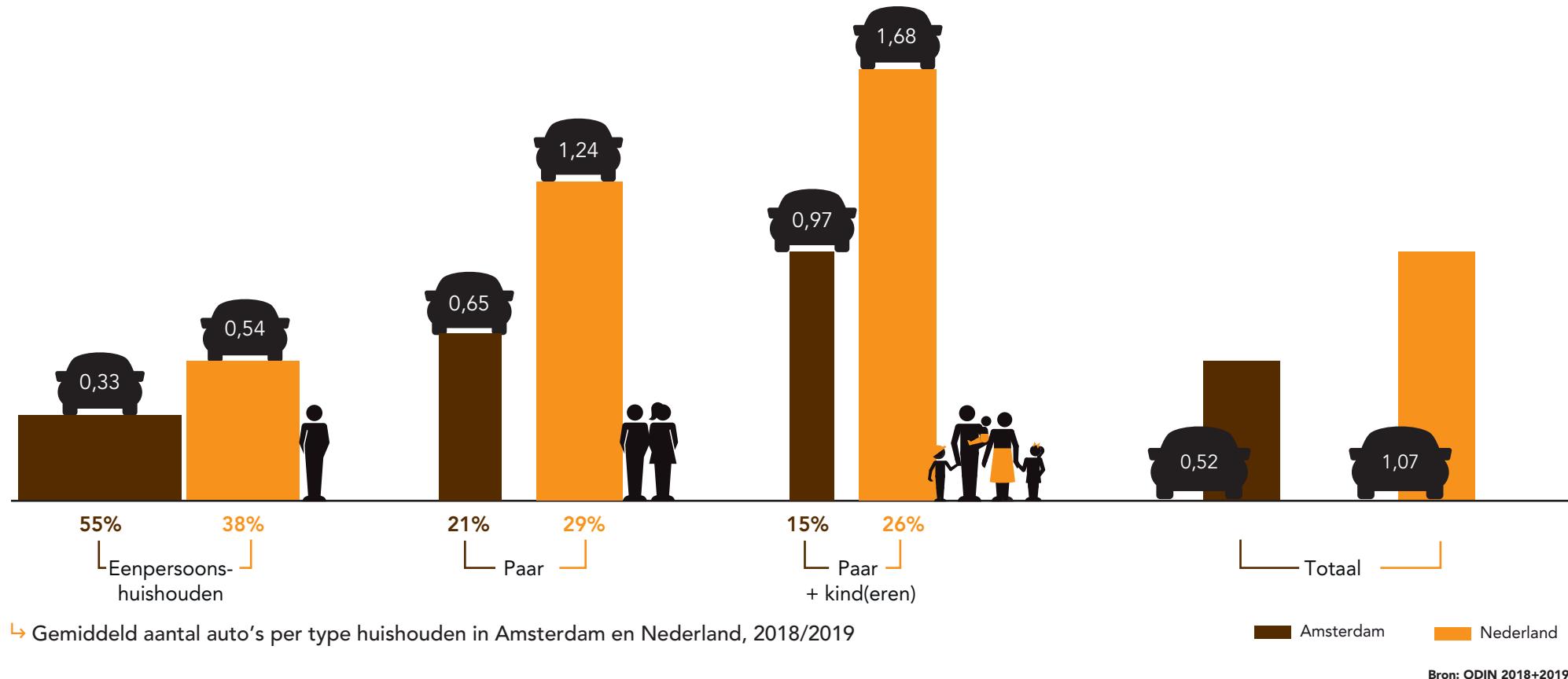
**Het vervoersaanbod: hoe wordt het voor Amsterdammers, bezoekers en toeristen mogelijk gemaakt zich in de stad te verplaatsen?**



# Inhoudsopgave Aanbod

<b>Relatief laag autobezit in Amsterdam, onder gezinnen het hoogst</b>	<b>23</b>
<b>Groei aantal auto's in de stad stagneert, autobezit per inwoner daalt</b>	<b>24</b>
<b>Milieuvriendelijke auto en elektrische fiets in opmars</b>	<b>25</b>
<b>Meeste laadpunten voor elektrische auto's in Oud-Zuid</b>	<b>26</b>
<b>Sterke groei deelauto's, maar nog bescheiden aandeel op totaal aantal auto's</b>	<b>27</b>
<b>Vanaf 2016 steeds minder parkeerplaatsen per inwoner, vooral in Zuidoost nog wel toename</b>	<b>28</b>
<b>Vanaf 2019 voor het eerst daling van het aantal snorfietsen</b>	<b>29</b>

# Relatief laag autobezet in Amsterdam, onder gezinnen het hoogst

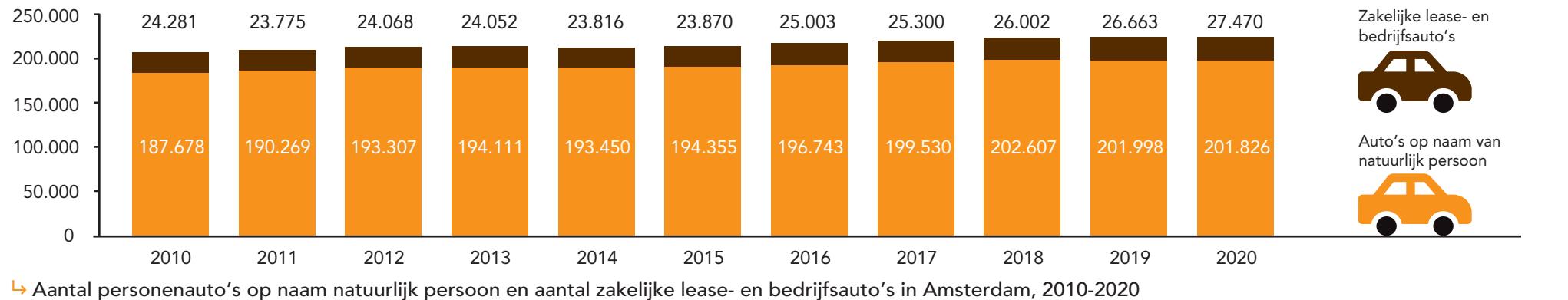


De samenstelling van het huishouden is van invloed op het autobezet. Een alleenstaande, waarvan er in Amsterdam relatief veel zijn, bezit gemiddeld 0,33 auto. Onder gezinnen met kinderen is het autobezet het hoogste (0,97).

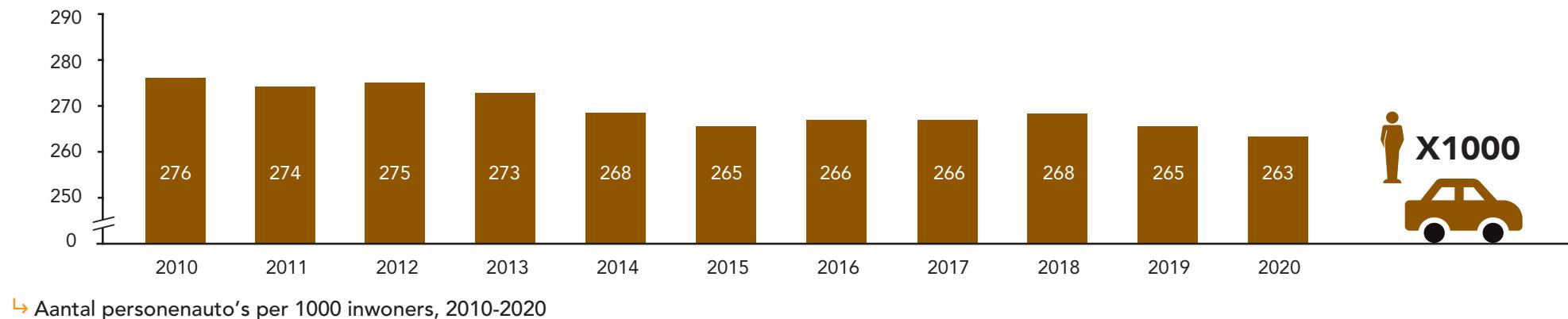
Vergeleken met Nederland als geheel is het autobezet in Amsterdam voor alle typen huishoudens laag. Dat komt onder andere te door de aanwezigheid van alternatieven zoals fijnmazig openbaar vervoer, het ruime aanbod

van deelauto's, en door de nabijheid van voorzieningen. Hierdoor is men minder afhankelijk van een (eigen) auto.

# Groei aantal auto's in de stad stagneert, autobezit per inwoner daalt



↳ Aantal personenauto's op naam natuurlijk persoon en aantal zakelijke lease- en bedrijfsauto's in Amsterdam, 2010-2020



↳ Aantal personenauto's per 1000 inwoners, 2010-2020

Bron: RDW, 2010-2020 (bewerking V&OR)

Sinds 2018 neemt het aantal auto's in de stad nauwelijks nog toe. Het aantal auto's per inwoner is al langer aan het dalen. Dus hoewel de bevolking van Amsterdam blijft groeien, stagneert de groei van het aantal auto's in de

stad. Dit past bij het streven van de stad om autogebruik te ontmoedigen en bewoners te laten kiezen voor milieuvriendelijker vervoermiddelen, zoals de fiets en het openbaar vervoer.

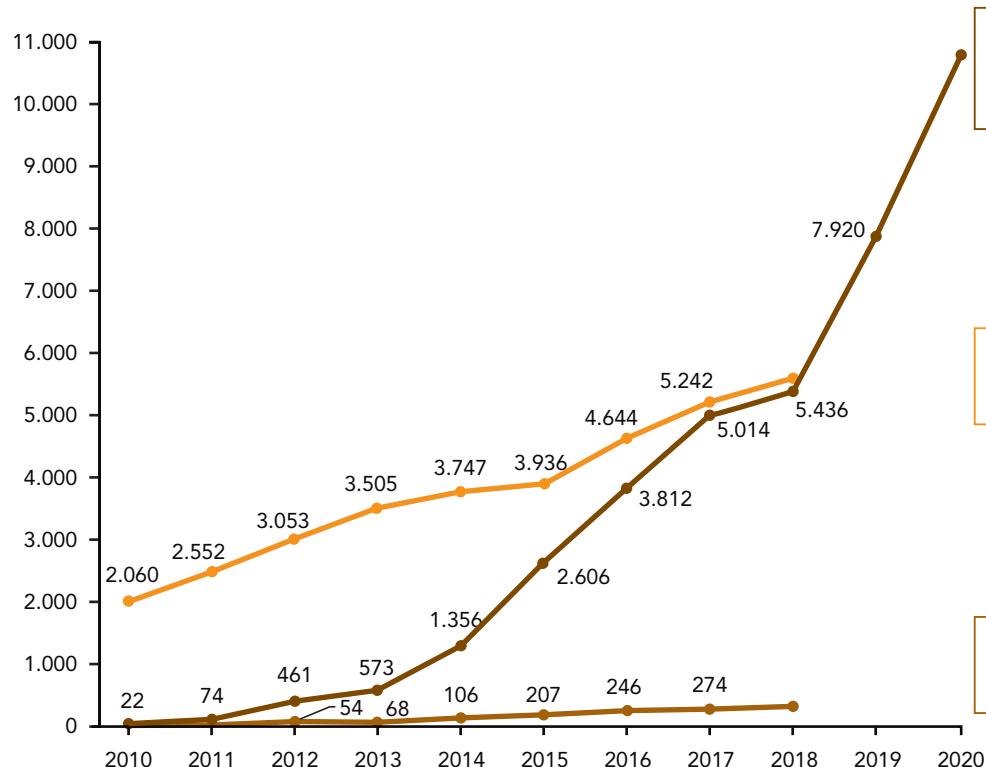
Data in tabelvorm: bijlage 2.2

# Milieuvriendelijke auto en elektrische fiets in opmars

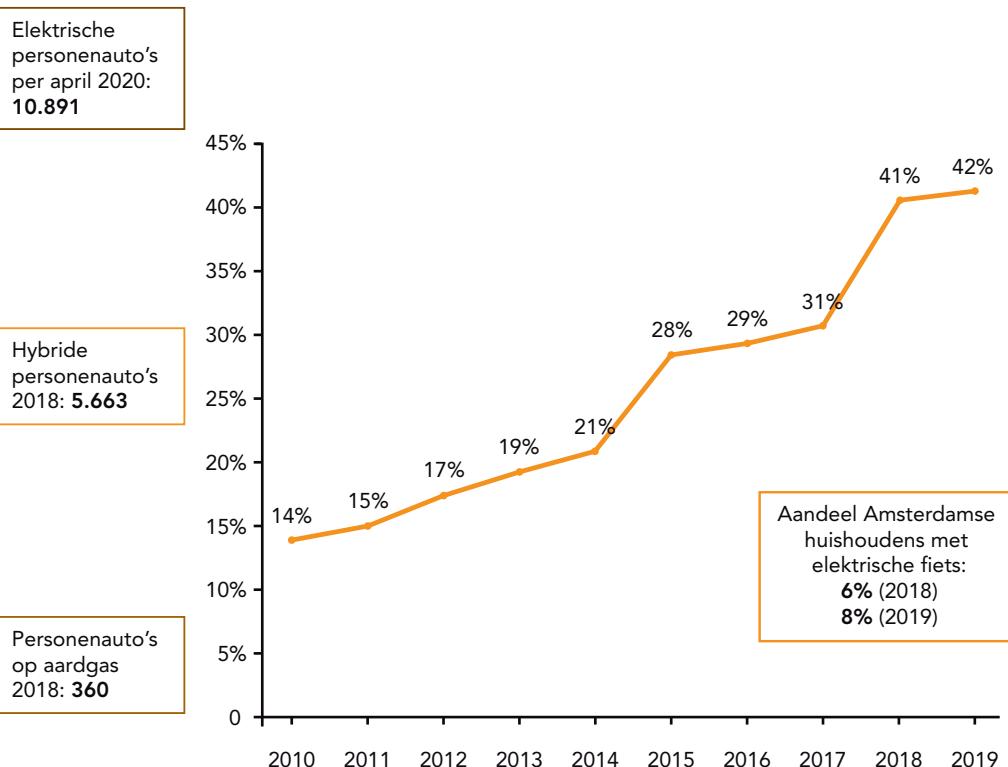
Aanbod

25

Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid



↳ Aantal milieuvriendelijke auto's in bezit van Amsterdammers, 2010-2020



↳ Aandeel elektrische fietsen van verkochte fietsen in Nederland, 2010-2019

Bron: OIS, 2010-2020; RAI/BOVAG/GfK, 2010-2019; ODIN, 2018-2019

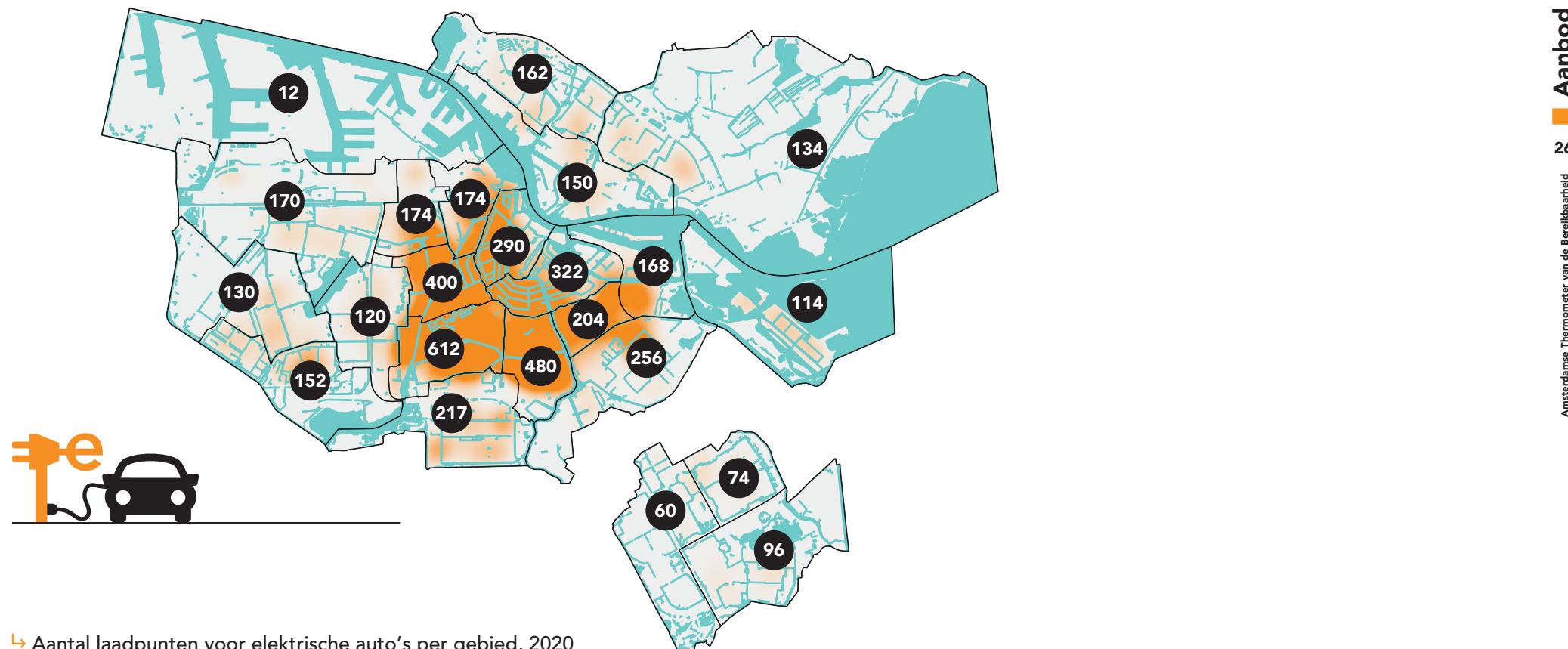
Onder milieuvriendelijke auto's verstaan we auto's die geheel of gedeeltelijk (hybride) elektrisch zijn en auto's die rijden op aardgas. Sinds 2010 is dit aantal spectaculair toegenomen. Reden

er in 2010 nog maar 22 elektrische auto's in de stad, inmiddels zijn dat er bijna 11.000. Ongeveer 7% van de auto's van Amsterdammers is milieuvriendelijk. Ook het aantal elektrische fietsen groeit sterk

in Amsterdam. De elektrische fiets kan een alternatief zijn voor verplaatsingen met de auto of het openbaar vervoer.

Data in tabelvorm: bijlage 2.3

# Meeste laadpunten voor elektrische auto's in Oud-Zuid



In 2020 zijn er in Amsterdam bijna 5.000 laadpunten voor elektrische auto's in de openbare ruimte te vinden. Dit aantal groeit snel. De meeste laadpunten zijn in

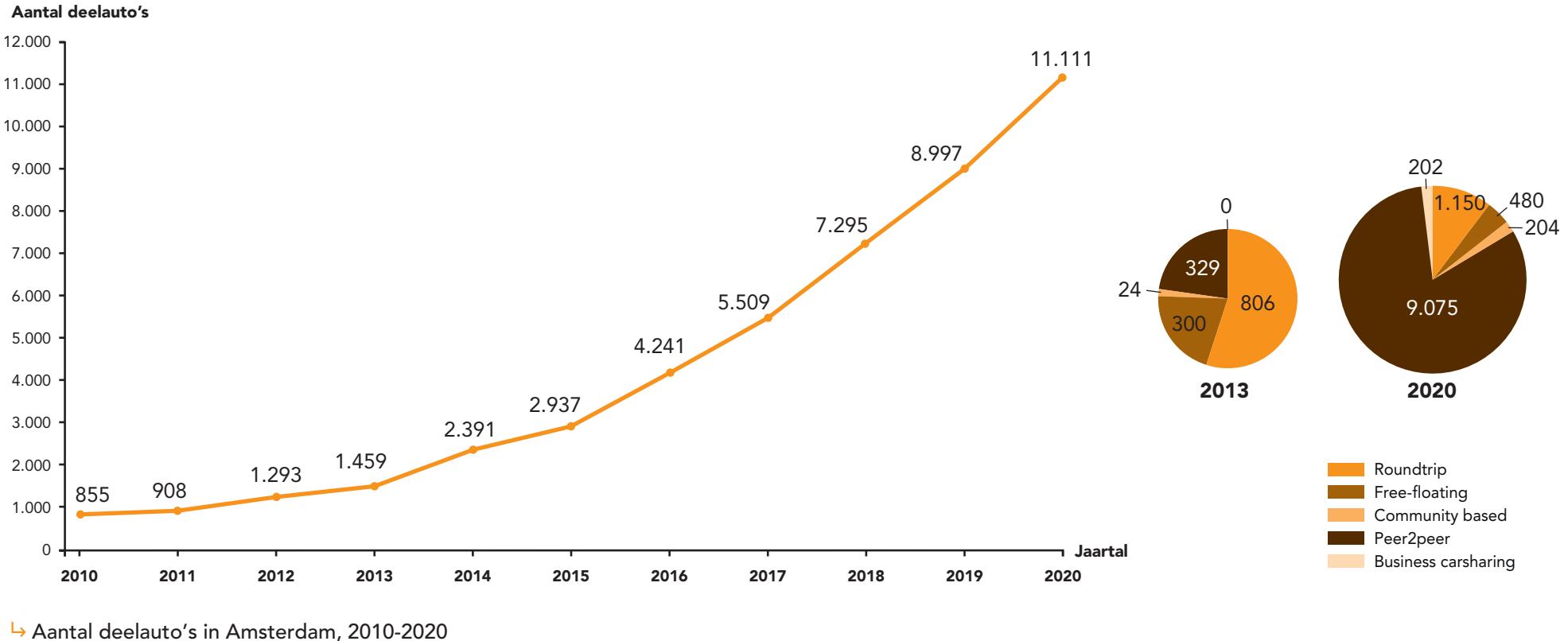
Oud-Zuid (612), gevolgd door De Pijp/Rivierenbuurt (480) en Oud-West/De Baarsjes (400).

Bron: Basisinformatie, 2020

Data in tabelvorm: bijlage 2.4

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

Aanbod  
27



Bron: CROW-KpVV, 2020

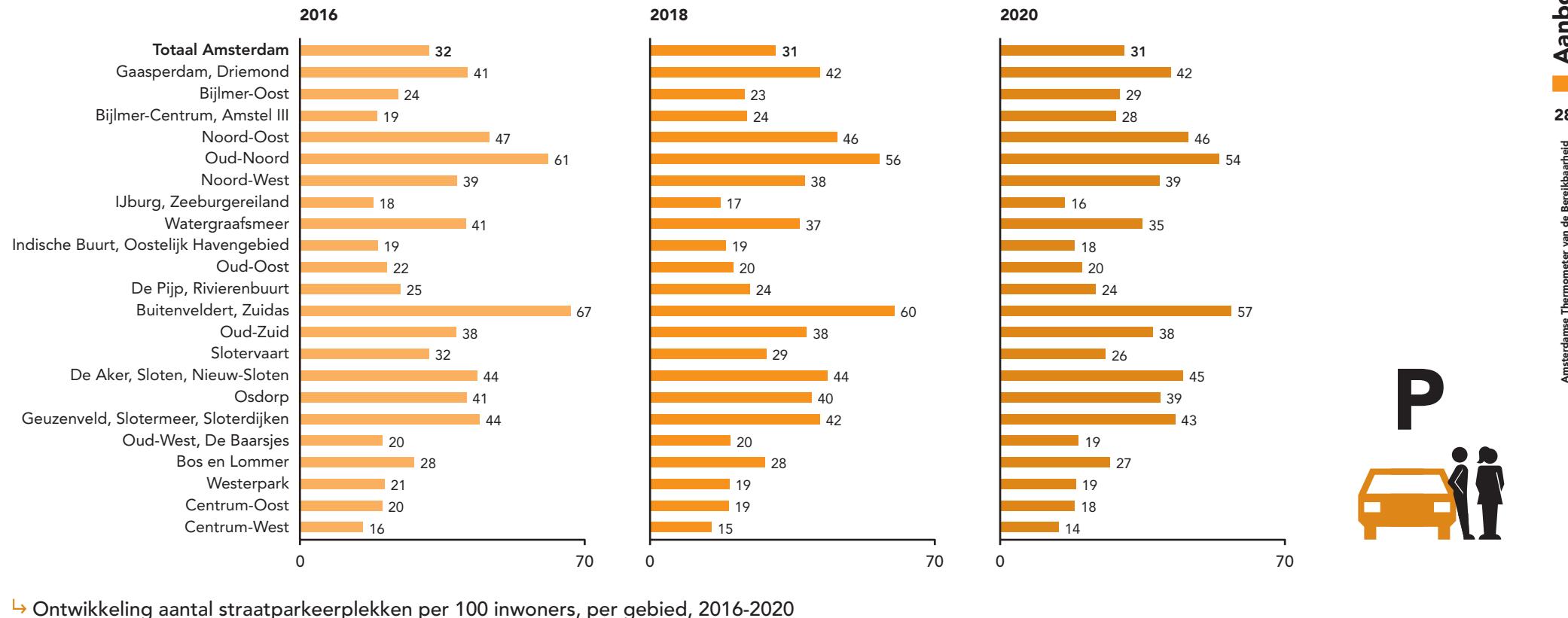
Het aantal deelauto's in Amsterdam is sinds 2010 meer dan vertienvoudigd. Deelauto's zijn er in allerlei soorten. Er zijn grote aanbieders die hun auto's over

de stad verspreid hebben staan, die je voor een bepaalde tijd kunt huren. Maar er zijn ook steeds meer particulieren die hun auto tegen betaling beschikbaar

stellen aan anderen. Vooral deze vorm van autodelen (peer-to-peer) wint de laatste jaren aan populariteit.

Data in tabelvorm: bijlage 2.5

# Vanaf 2016 steeds minder parkeerplaatsen per inwoner, vooral in Zuidoost nog wel toename

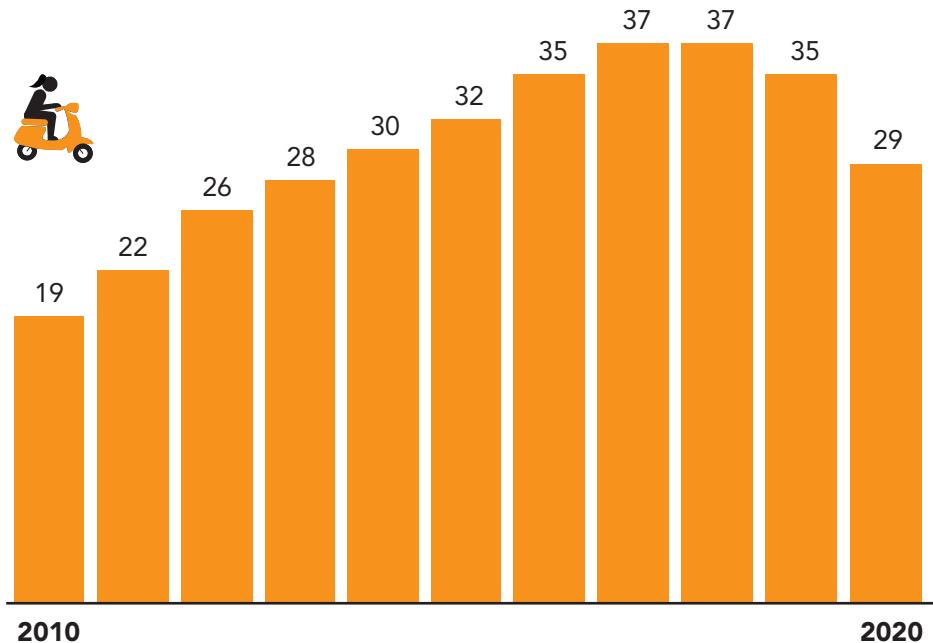


In 2016 waren er voor elke honderd Amsterdammers 32 parkeerplekken beschikbaar op straat. In 2020 waren dat er 31. Een afname van ongeveer 4%. Deze afname is vrij gelijkmatig

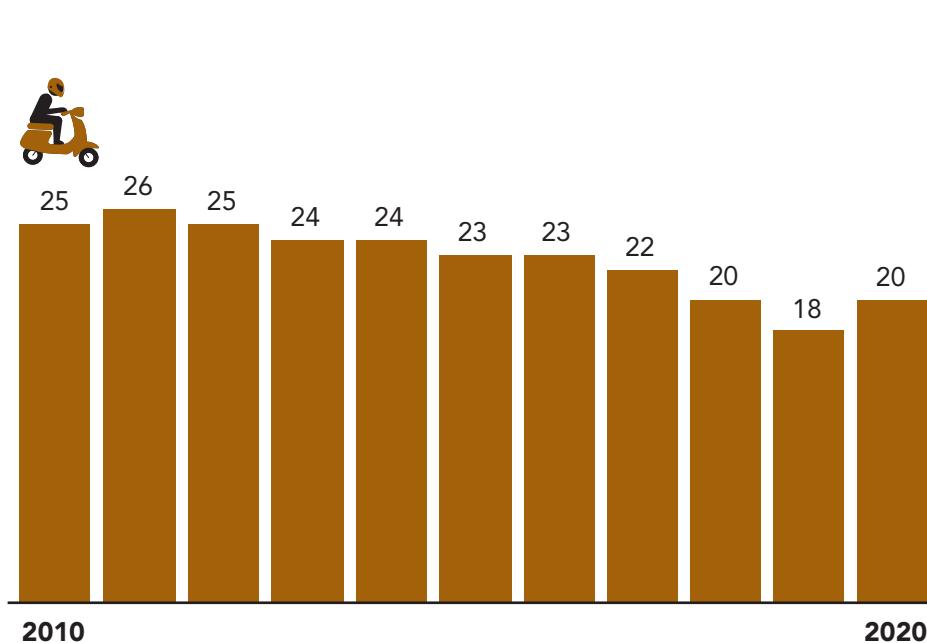
verdeeld over alle wijken in de stad. Een uitzondering zijn de wijken in stadsdeel Zuidoost. Hier is het aantal parkeerplaatsen per 100 inwoners iets gestegen.

Bron: Parkeren, 2020

# Vanaf 2019 voor het eerst daling van het aantal snorfietsen



↳ Aantal snorfietsen in bezit van Amsterdammers 2010-2020, (x 1.000)



↳ Aantal bromfietsen in bezit van Amsterdammers 2010-2020, (x 1.000)

Bron: CBS, 2020

Sinds 2010 is het aantal snorfietsen in de stad jaar na jaar toegenomen. Tot in 2019. Toen gingen nieuwe regels voor snorfietsers in: binnen de ring A10 mogen snorfietsers niet langer op het fietspad, maar moeten zij uitwijken

naar de rijbaan. En ze moeten een helm op. Sindsdien is het aantal snorfietsen afgenomen van 37.000 in 2018 naar 29.000 in 2020. Daar staat een lichte stijging van het aantal bromfietsen tegenover.

Data in tabelvorm: bijlage 2.7

# Gebruik

Het gebruik van het aanwezige vervoersaanbod in de stad.



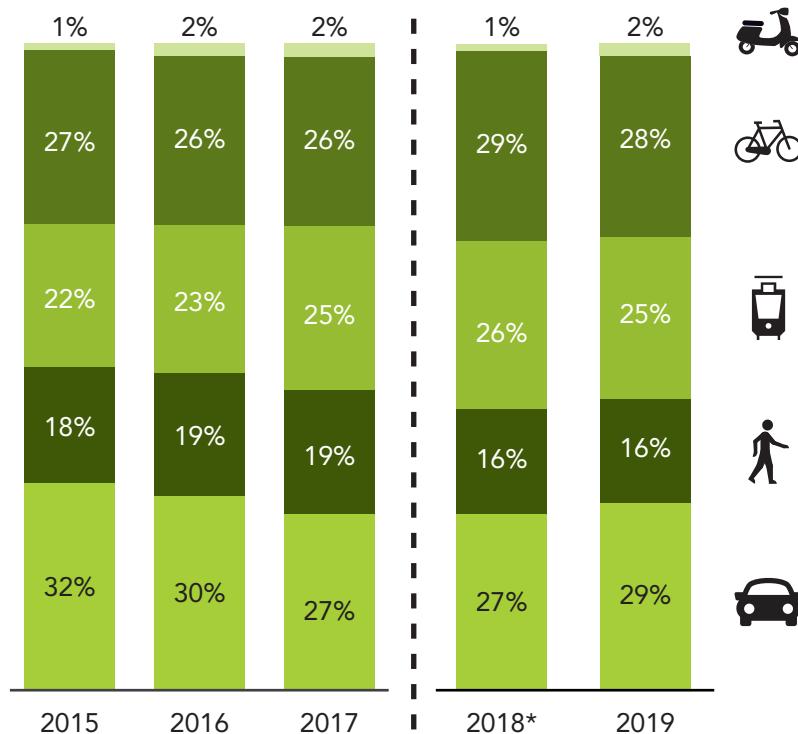
# Inhoudsopgave Gebruik

<b>Vervoerwijzekeuze van bewoners en bezoekers van Amsterdam</b>	33
<b>Vervoerwijzekeuze van bewoners van Amsterdam</b>	34
<b>Vervoerwijzekeuze van bezoekers van Amsterdam</b>	35
<b>Bewoners Centrum kiezen het vaakst voor de fiets; auto het meest gebruikt in Noord</b>	36
<b>Mobiliteitsgedrag varieert per leeftijdsgroep</b>	37
<b>Ook opleidingsniveau en reismotief van invloed op keuze vervoerwijze</b>	38
<b>Meeste bezoekers Amsterdam afkomstig uit Noord-Holland</b>	39
<b>De meeste forenzen komen nog steeds uit Zaanstad, grootste groei vanuit Utrecht</b>	40
<b>Meeste forensen uit Amsterdam werken in Haarlemmermeer</b>	41
<b>Ochtend- en avondspits duidelijk zichtbaar, vooral bij fiets en OV</b>	42
<b>Tussen 8 en 9 uur gaan meeste Amsterdammers naar werk of onderwijs</b>	43
<b>Forse groei P+R gebruik, vooral bij RAI en Noord</b>	44
<b>Al 10 jaar gemiddeld 4% groei treinreizigers, grootste toename op Bijlmer ArenA en Zuid</b>	45
<b>Al bijna 10 jaar gemiddeld 4% groei afgelegde kilometers in lokaal openbaar vervoer</b>	46

# Inhoudsopgave Gebruik

Groei pontgebruik vlakt af, Buiksloterwegveer blijft belangrijkste verbinding	47
Aantal voertuigmeters in Amsterdam redelijk stabiel	48
Aantal taxichauffeurs met Amsterdamse vergunning daalt, aantal zelfstandigen groeit	49
Aantal vrach- en bestelauto's in de stad gestegen in 2019	50

# Vervoerwijkeuze van bewoners en bezoekers van Amsterdam



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

Hoofdvervoermiddel	2015	2016	2017	2018*	2019
Brom-/snorfiets	32	38	55	37	52
Fiets	710	665	637	871	801
OV	573	570	616	786	713
Lopen	476	482	450	464	444
Auto	826	757	658	815	806
Totaal	2.617	2.512	2.416	2.973	2.816

\* vanaf 2018 andere bron, zie toelichting

↳ Aantallen verplaatsingen (x 1.000) van/naar/binnen Amsterdam (door bewoners en bezoekers, excl. toeristen) per werkdag

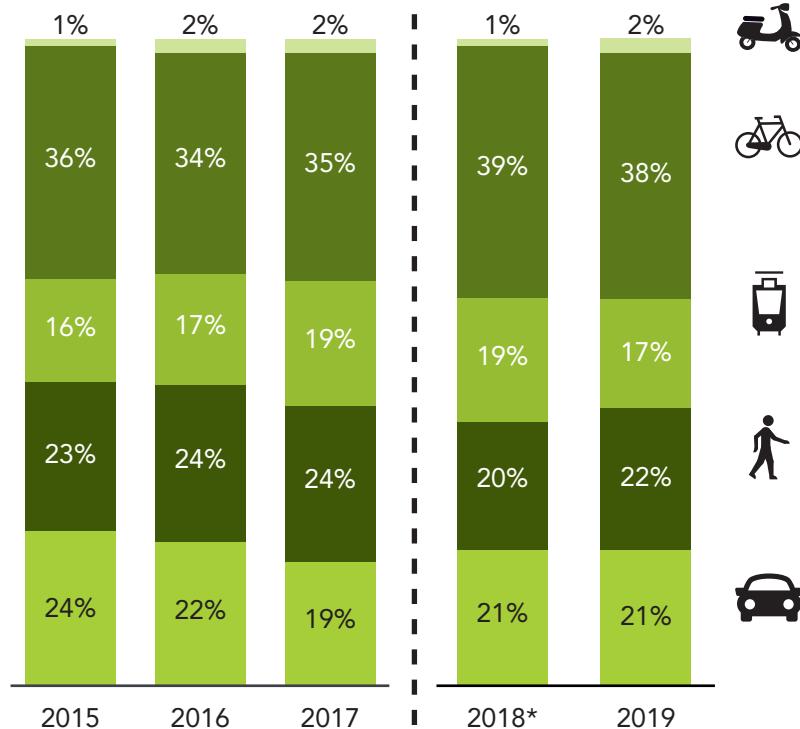
Voor de informatie op deze pagina wordt gebruik gemaakt van landelijk verplaatsingsonderzoek van het CBS. Vanaf 2018 is de naam hiervan gewijzigd van OVIN naar ODIN. Omdat met de nieuwe naam ook enkele uitgangspunten zijn gewijzigd, zijn cijfers van 2018 en 2019 niet één op één te vergelijken.

met eerdere jaren. In de grafieken wordt dit aangeduid met een stippellijn. Daarnaast zien wij in de resultaten voor Amsterdam tussen 2018 en 2019 enkele opvallende verschillen waarvoor geen goede verklaring gevonden is. Zo is het aantal verplaatsingen in Amsterdam ondanks de

groei van de stad gedaald, met name met het openbaar vervoer. Dit beeld wordt niet door andere bronnen (GVB, NS) ondersteund. Omdat er geen andere bron is om de modal split (vervoerwijkeuzeverdeling) uit af te leiden, wordt de informatie hier wel getoond. Gebruik van de cijfers is voor eigen risico.

Data in tabelvorm: bijlage 3.1

# Vervoerwijkeuze van bewoners van Amsterdam



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



Hoofdvervoermiddel	2015	2016	2017	2018*	2019
Brom-/snorfiets	24	29	39	26	43
Fiets	666	615	602	798	709
OV	301	309	327	390	319
Lopen	433	437	404	421	405
Auto	440	401	324	432	393
Totaal	1.864	1.791	1.697	2.067	1.869

\* vanaf 2018 andere bron, zie toelichting

↳ Aantallen verplaatsingen (x 1.000) van/naar/binnen Amsterdam door bewoners per werkdag

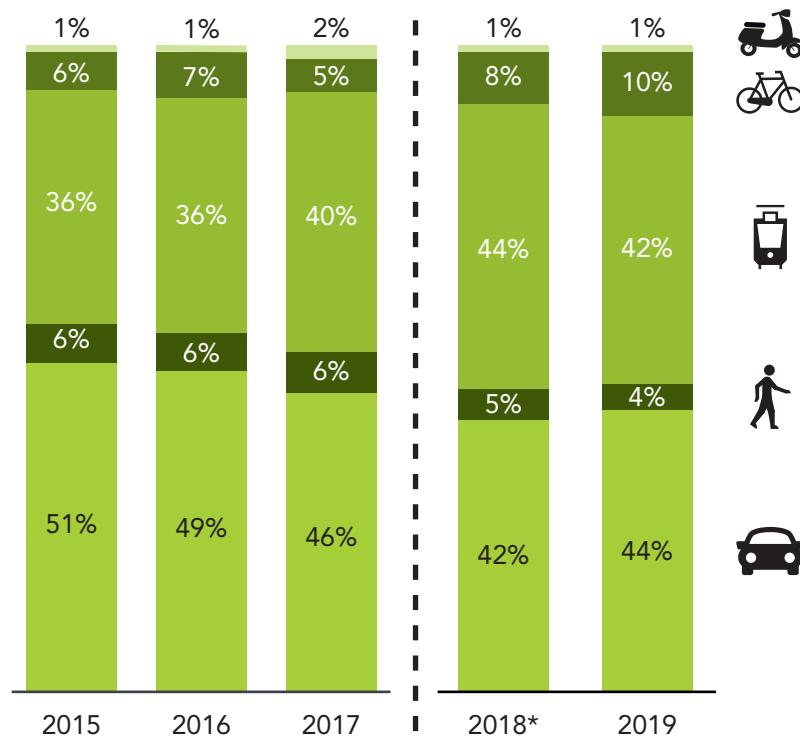
Voor de informatie op deze pagina wordt gebruik gemaakt van landelijk verplaatsingsonderzoek van het CBS. Vanaf 2018 is de naam hiervan gewijzigd van OVIN naar ODIN. Omdat met de nieuwe naam ook enkele uitgangspunten zijn gewijzigd, zijn cijfers van 2018 en 2019 niet één op één te vergelijken.

met eerdere jaren. In de grafieken wordt dit aangeduid met een stippe lijn. Daarnaast zien wij in de resultaten voor Amsterdam tussen 2018 en 2019 enkele opvallende verschillen waarvoor geen goede verklaring gevonden is. Zo is het aantal verplaatsingen in Amsterdam ondanks de

groei van de stad gedaald, met name met het openbaar vervoer. Dit beeld wordt niet door andere bronnen (GVB, NS) ondersteund. Omdat er geen andere bron is om de modal split (vervoerwijkeuzeverdeling) uit af te leiden, wordt de informatie hier wel getoond. Gebruik van de cijfers is voor eigen risico.

Data in tabelvorm: bijlage 3.2

# Vervoerwijkeuze van bezoekers van Amsterdam



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

Hoofdvervoermiddel	2015	2016	2017	2018*	2019
Brom-/snorfiets	7	9	16	11	8
Fiets	44	51	35	74	92
OV	272	261	289	396	394
Lopen	43	45	46	43	39
Auto	385	356	334	383	413
Totaal	751	722	720	907	946

\* vanaf 2018 andere bron, zie toelichting

↳ Aantallen verplaatsingen (x 1.000) van/naar/binnen Amsterdam door bezoekers per werkdag

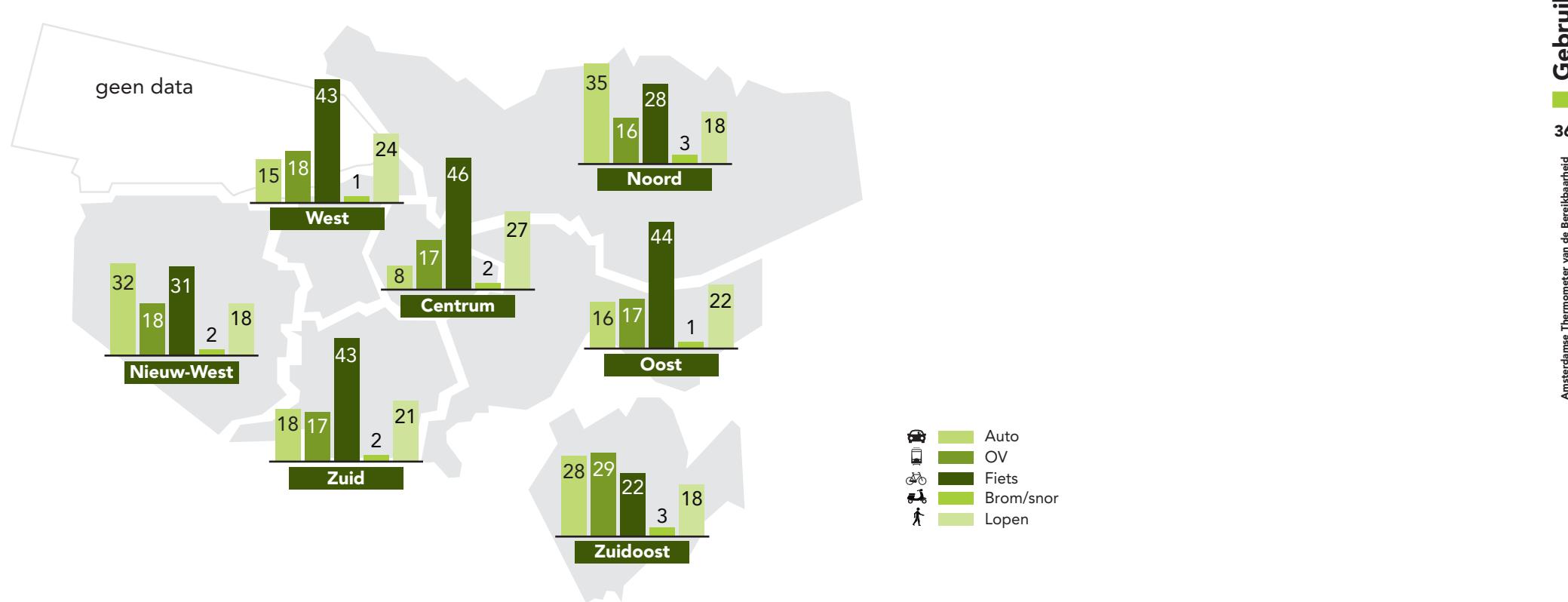
Voor de informatie op deze pagina wordt gebruikt gemaakt van landelijk verplaatsingsonderzoek van het CBS. Vanaf 2018 is de naam hiervan gewijzigd van OVIN naar ODIN. Omdat met de nieuwe naam ook enkele uitgangspunten zijn gewijzigd, zijn cijfers van 2018 en 2019 niet één op één te vergelijken.

met eerdere jaren. In de grafieken wordt dit aangeduid met een stippellijn. Daarnaast zien wij in de resultaten voor Amsterdam tussen 2018 en 2019 enkele opvallende verschillen waarvoor geen goede verklaring gevonden is. Zo is het aantal verplaatsingen in Amsterdam ondanks de

groei van de stad gedaald, met name met het openbaar vervoer. Dit beeld wordt niet door andere bronnen (GVB, NS) ondersteund. Omdat er geen andere bron is om de modal split (vervoerwijkeuzeverdeling) uit af te leiden, wordt de informatie hier wel getoond. Gebruik van de cijfers is voor eigen risico.

Data in tabelvorm: bijlage 3.3

# Bewoners Centrum kiezen het vaakst voor de fiets; auto het meest gebruikt in Noord



↳ Modal split per stadsdeel, % van alle verplaatsingen door bewoners op een gemiddelde werkdag (2018/2019)

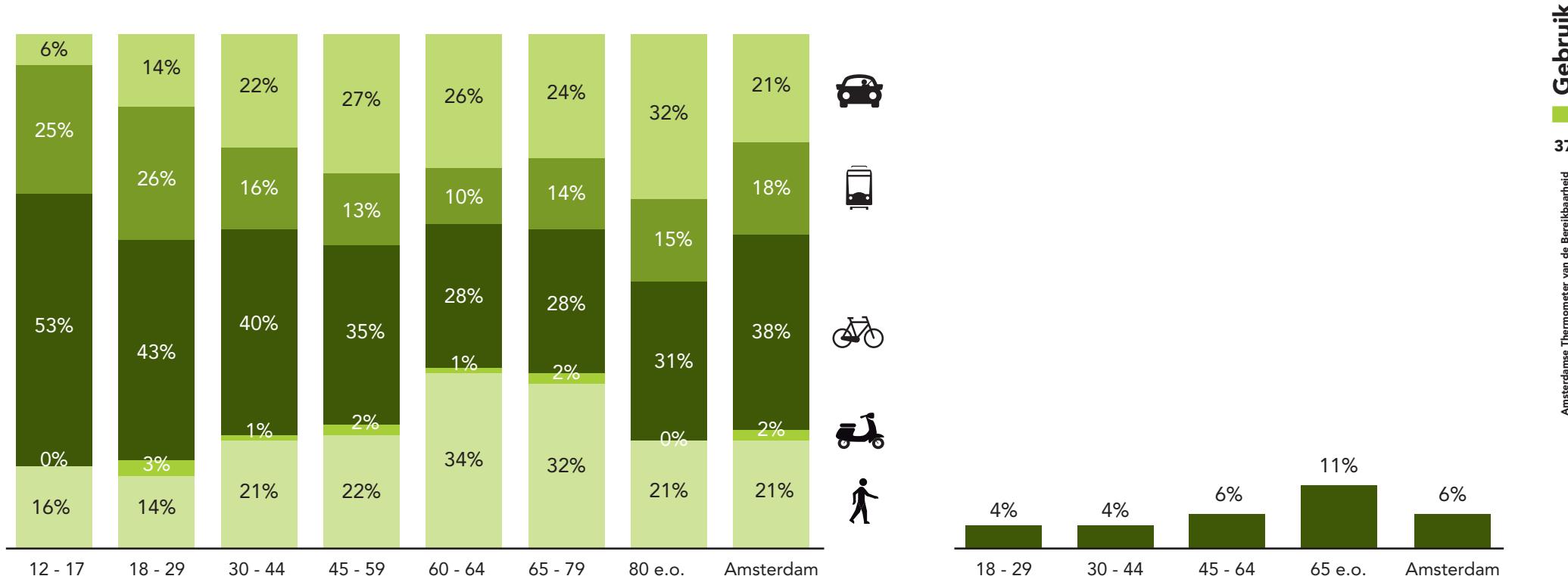
Bron: ODIN, 2018-2019

In de stadsdelen met de hoogste bevolkingsdichtheid en de meeste voorzieningen (West, Centrum, Zuid en Oost) pakken bewoners het vaakst de fiets of gaan lopen om op hun

bestemming te komen. In stadsdelen met minder voorzieningen in de buurt kiezen bewoners vaker voor de auto (Noord, Nieuw-West) of het openbaar vervoer (Zuidoost).

Data in tabelvorm: bijlage 3.4

# Mobiliteitsgedrag varieert per leeftijdsgroep



↳ Modal split Amsterdammers per leeftijds categorie, 2018/2019, % van verplaatsingen

↳ Geen verplaatsingen tijdens gemiddelde werkdag, 2018/2019, % van Amsterdammers

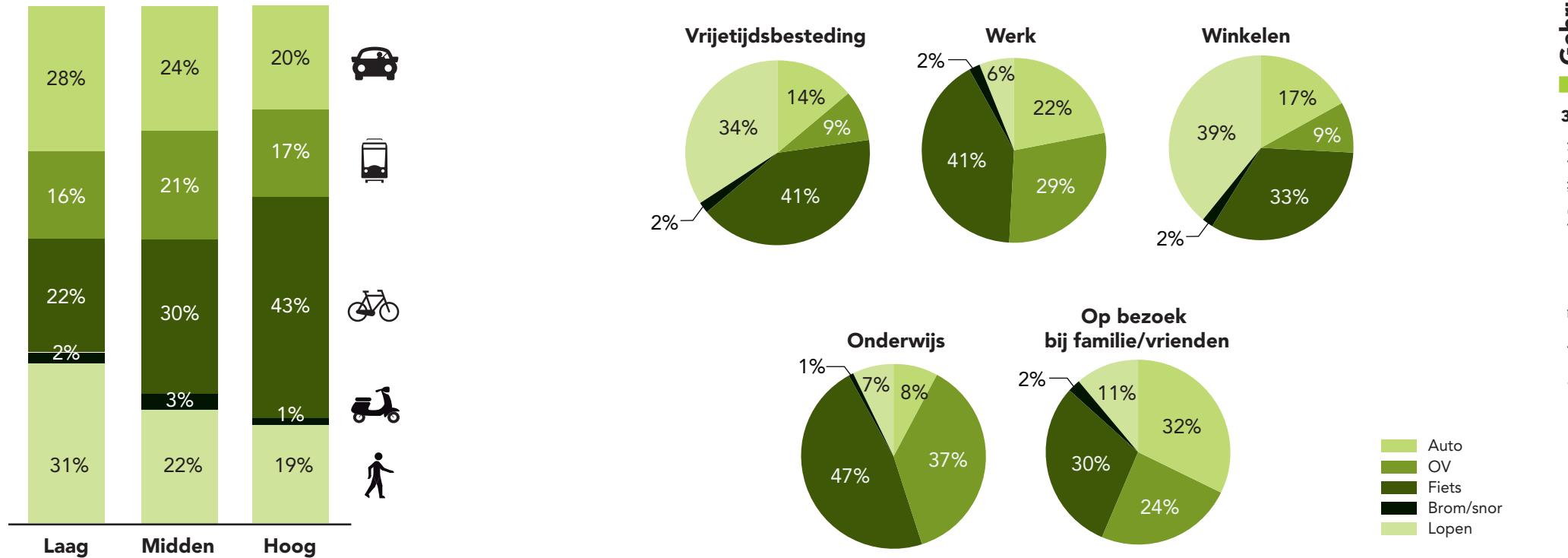
Bron: ODIN, 2018-2019

**Amsterdammers pakken vaker de fiets dan de auto of het openbaar vervoer. Onder 60+-ers wordt het vaakst gelopen. Het is opvallend dat inwoners boven de 30 minder gebruik maken van het openbaar vervoer dan jongeren. Dit komt**

**waarschijnlijk omdat veel studerende jongeren een OV-studentenkaart hebben. Niet alle Amsterdammers komen elke dag hun huis uit. Op een gemiddelde werkdag blijft 11% van de 65+-ers de hele dag binnen.**

Data in tabelvorm: bijlage 3.5

# Ook opleidingsniveau en reismotief van invloed op keuze vervoerwijze



↳ Modal split per opleidingsniveau, % van verplaatsingen door Amsterdammers van 18 jaar en ouder, 2018/2019

↳ Modal split per verplaatsingsmotief, % van verplaatsingen door Amsterdammers, 2018/2019

Bron: ODIN, 2018-2019

Behalve leeftijd is ook het opleidingsniveau van de Amsterdammers van invloed op de keuze voor een vervoermiddel. Midden- en hoogopgeleide inwoners kiezen het

vaakst voor de fiets. Lager opgeleide inwoners lopen meer en kiezen vaker voor de auto. Het maakt ook uit wat het doel van iemands verplaatsing is. Wie naar school of naar het werk gaat,

neemt de fiets. Wie op bezoek gaat, pakt meestal de auto. Winkelen doen we lopend of op de fiets.

# Meeste bezoekers Amsterdam afkomstig uit Noord-Holland



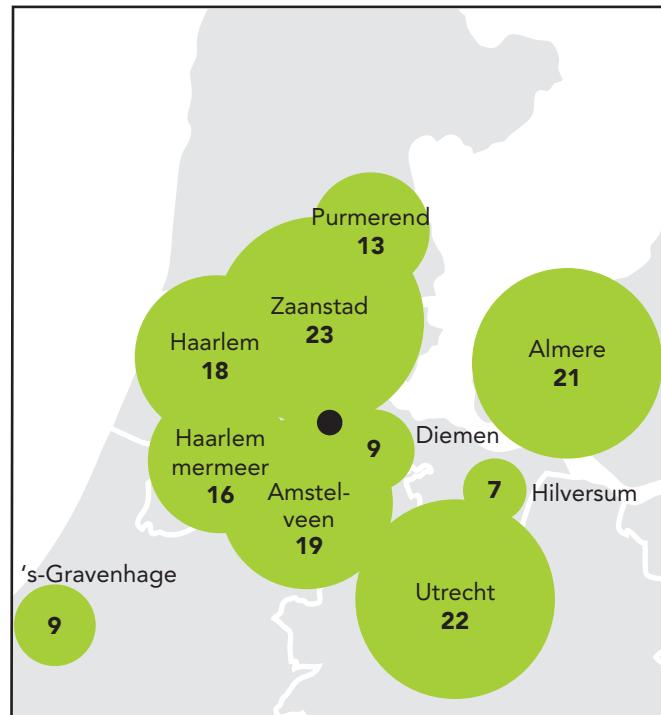
↳ Herkomstprovincie Nederlandse bezoekers (incl. forensen) aan Amsterdam (in aandeel van alle bezoekersverplaatsingen), excl. bewoners Amsterdam, 2019

Bron: CBS, 2019

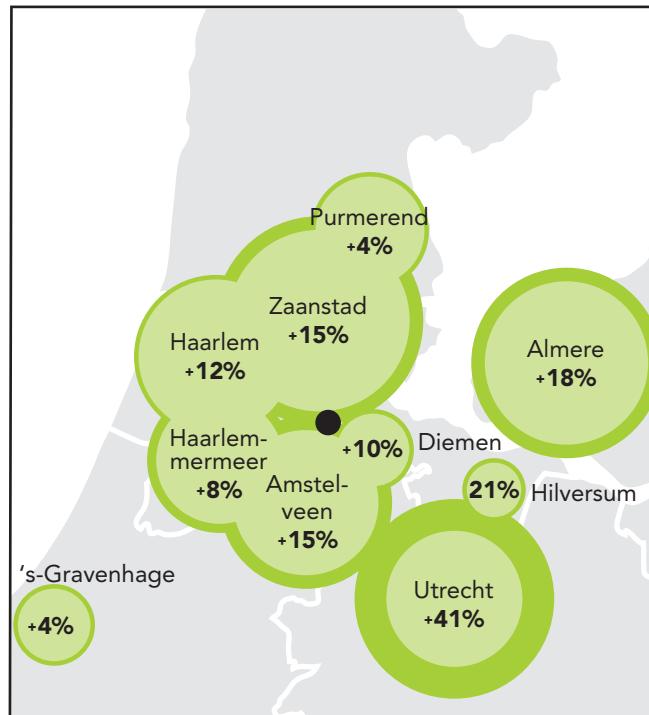
Meer dan de helft van alle bezoekers aan Amsterdam, zowel dagjesmensen als forensen, komt uit Noord-Holland. De

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

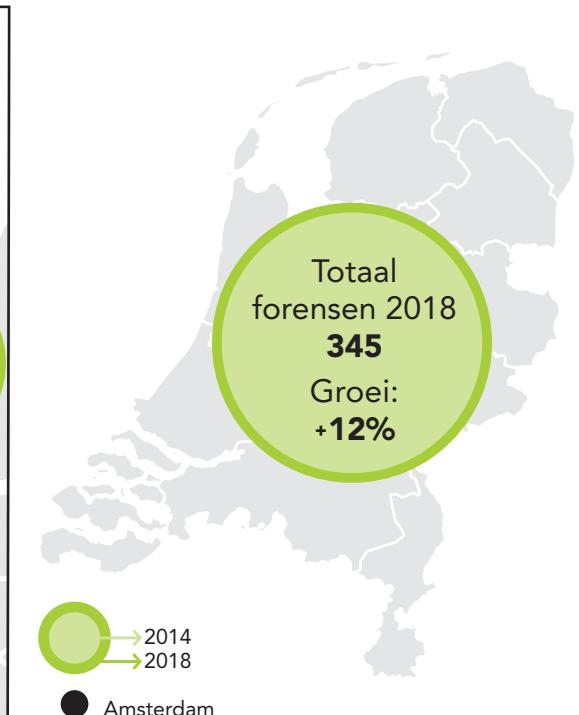
# De meeste forenzen komen nog steeds uit Zaanstad, grootste groei vanuit Utrecht



↳ Dagelijks aantal forenzen (x 1.000) in top 10 forensensteden van Amsterdam, 2018



↳ Groei dagelijks aantal forenzen 2018 ten opzichte van 2014



↳ Totaal forensen van buiten de stad (x 1.000) en groei aantal 2018 ten opzichte van 2014

Bron: CBS, 2014-2018

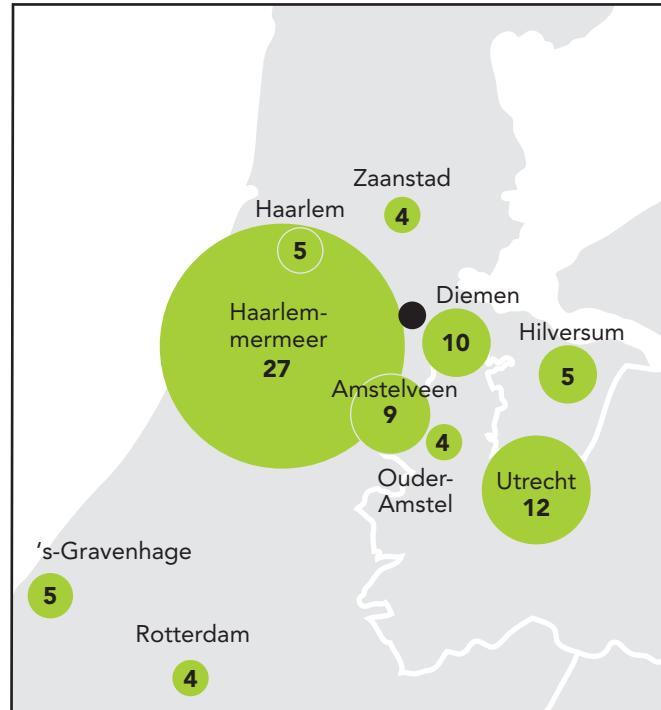
De meeste mensen die in Amsterdam werken, maar er niet wonen, komen uit Zaanstad. Dagelijks zijn dat er 23.000. Op een goede tweede plaats staat Utrecht met 22.000 forensen. Sinds

2014 is het aantal forenzen uit die stad met maar liefst 41% gestegen. Daarna volgen Almere, Haarlem en Amstelveen met dagelijks ongeveer 20.000 forensen die naar Amsterdam komen. Het aantal

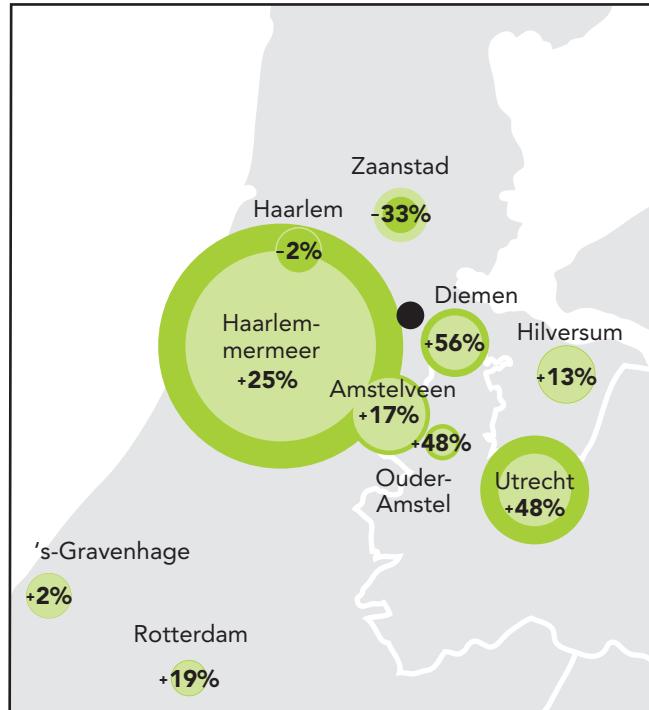
banen in Amsterdam is de afgelopen 4 jaar met 12% gegroeid. Dat hield gelijke tred met de groei van het aantal forensen.

Data in tabelvorm: bijlage 3.8

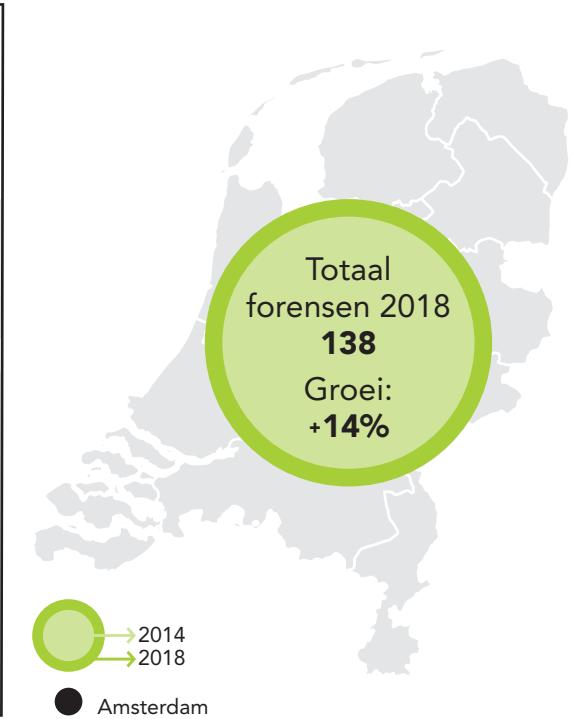
# Meeste forensen uit Amsterdam werken in Haarlemmermeer



↳ Dagelijks aantal forensen (x 1.000) naar top 10 forensensteden vanuit Amsterdam, 2018



↳ Groei dagelijks aantal forensen vanuit Amsterdam 2018 ten opzichte van 2014



↳ Totaal forensen vanuit Amsterdam (x 1.000) en groei aantal 2018 ten opzichte van 2014

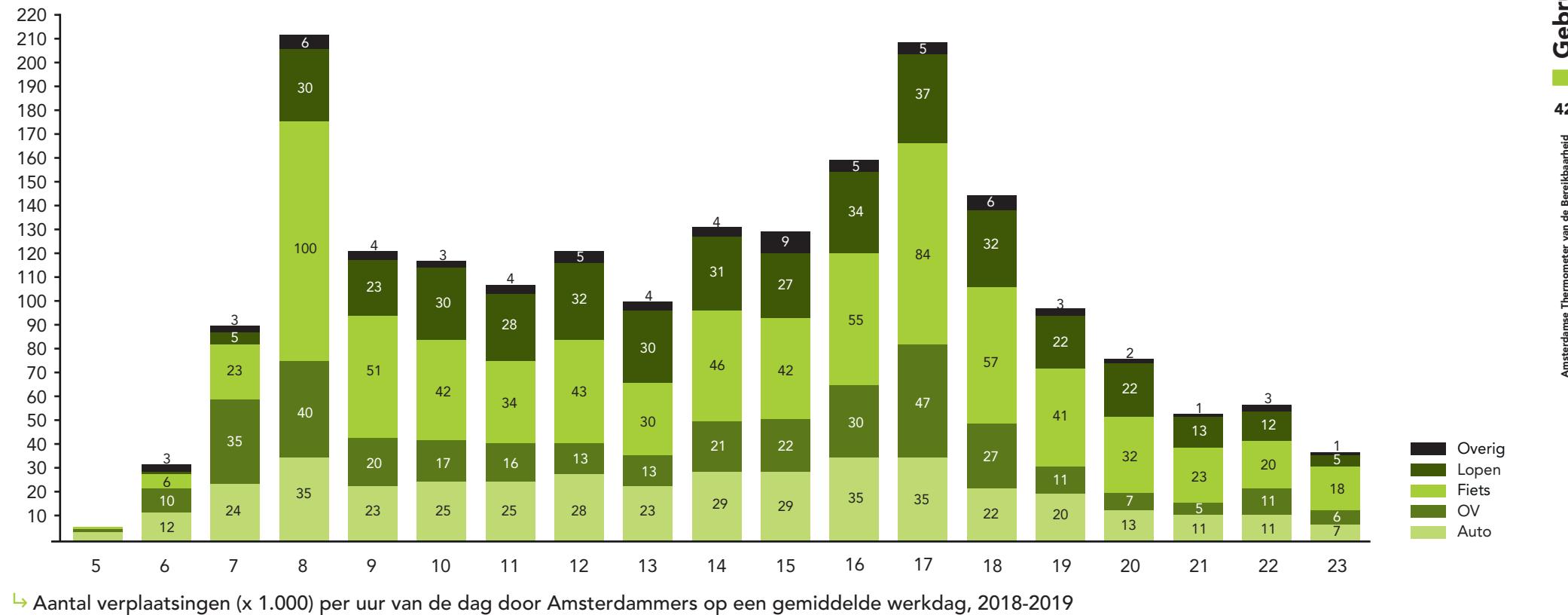
Bron: CBS. 2014-2018

Er zijn ook Amsterdammers die buiten de stad werken. De meeste van hen werken in de Haarlemmermeer. Hier reizen dagelijks 27.000 Amsterdammers naartoe. Het totale aantal Amsterdamse

forensen dat buiten de stad werkt (138.000) is ongeveer 40 procent van het aantal forensen dat van buiten de stad naar Amsterdam komt om te werken (345.000).

Data in tabelvorm: bijlage 3.9

# Ochtend- en avondspits duidelijk zichtbaar, vooral bij fiets en OV



↳ Aantal verplaatsingen (x 1.000) per uur van de dag door Amsterdammers op een gemiddelde werkdag, 2018-2019

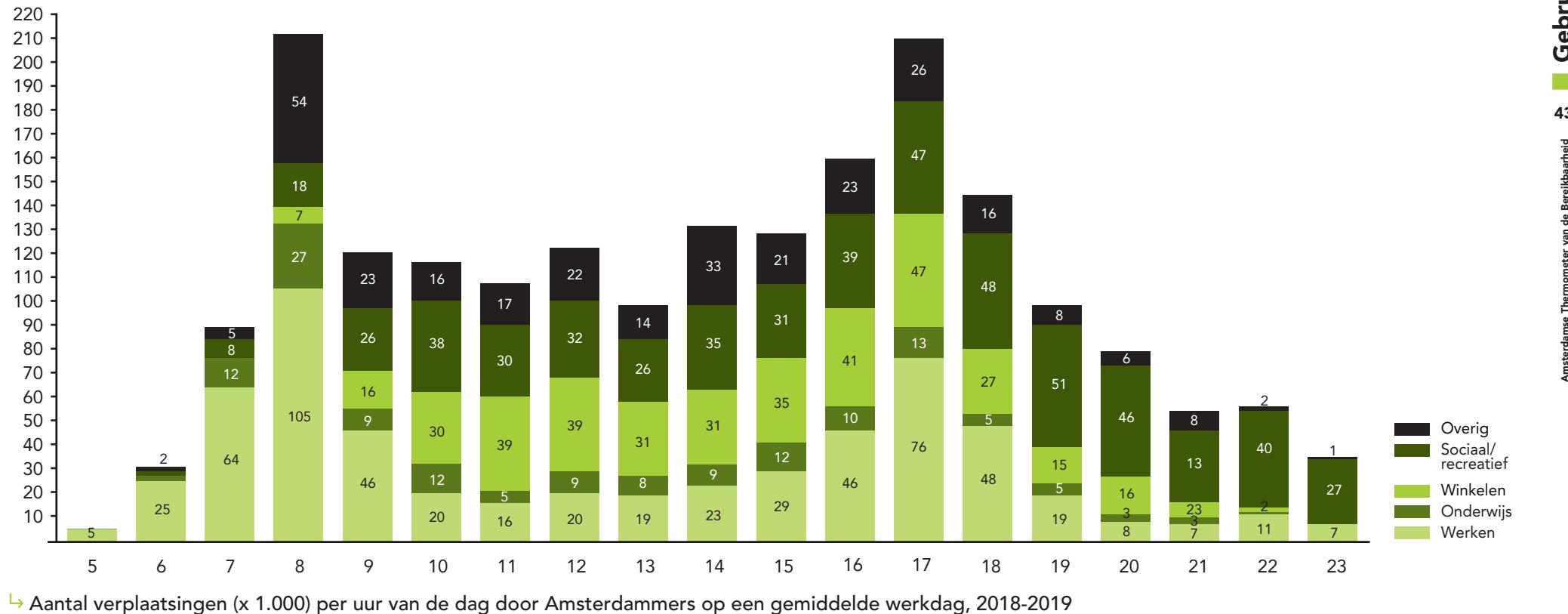
Bron: ODIN, 2018-2019

Tussen 8 en 9 uur 's morgens worden door Amsterdammers de meeste verplaatsingen gemaakt (ruim 210.000). Ook is een duidelijke avondspitspiek waarneembaar, vooral tussen 5 en 6 uur.

Met name het aantal verplaatsingen per fiets en met het openbaar vervoer is in de ochtend- en avondspits aanzienlijk hoger dan de rest van de dag.

Data in tabelvorm: bijlage 3.10

# Tussen 8 en 9 uur gaan meeste Amsterdammers naar werk of onderwijs

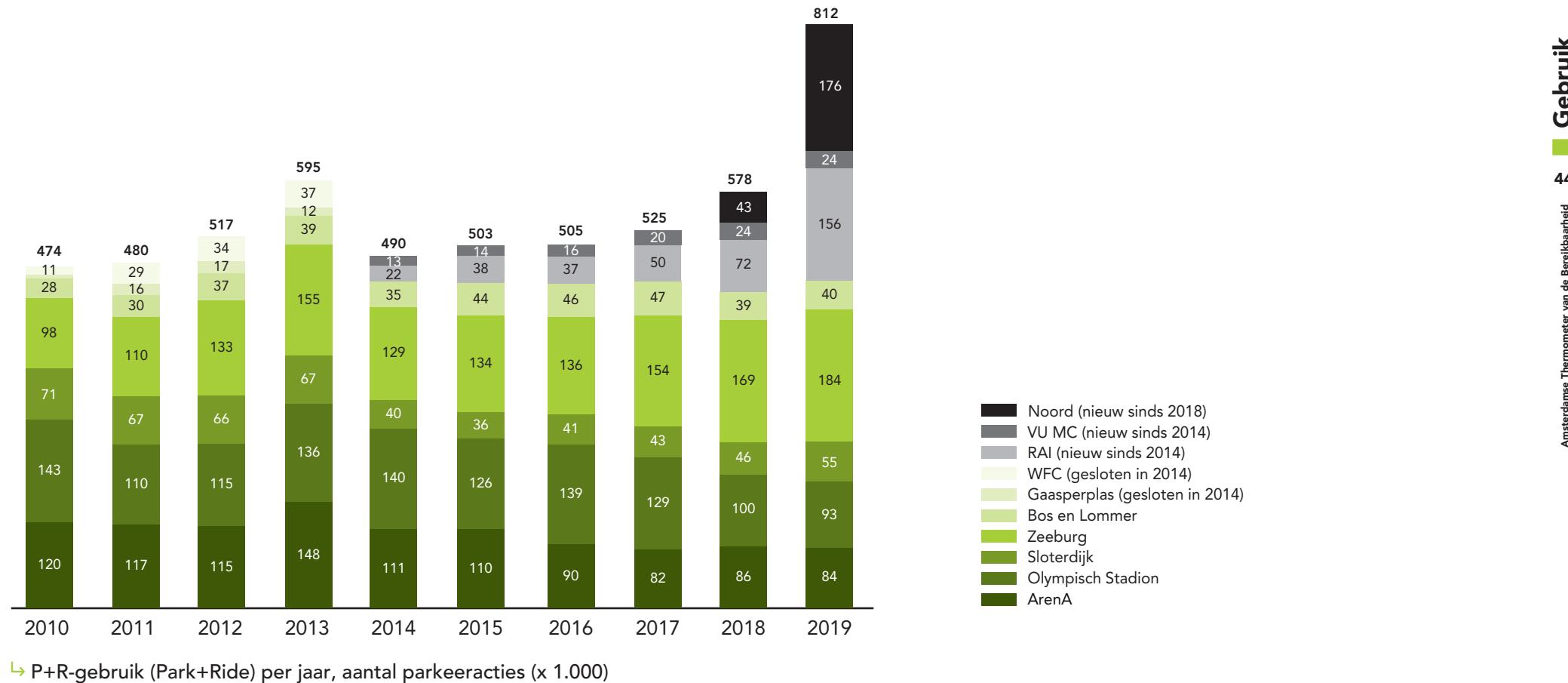


Het aantal verplaatsingen per uur van de dag hangt sterk samen met de reden waarom mensen de deur uitgaan. Tussen 8 en 9 uur 's morgens gaan de meeste

Amsterdammers naar hun werk of naar school. In de middag is het motief voor verplaatsingen vaak een andere, bijvoorbeeld winkelen of boodschappen

doen. 's Avonds is het gros van de verplaatsingen sociaal-recreatief van aard: bijvoorbeeld naar het café, de bioscoop of naar vrienden.

# Forse groei P+R gebruik, vooral bij RAI en Noord



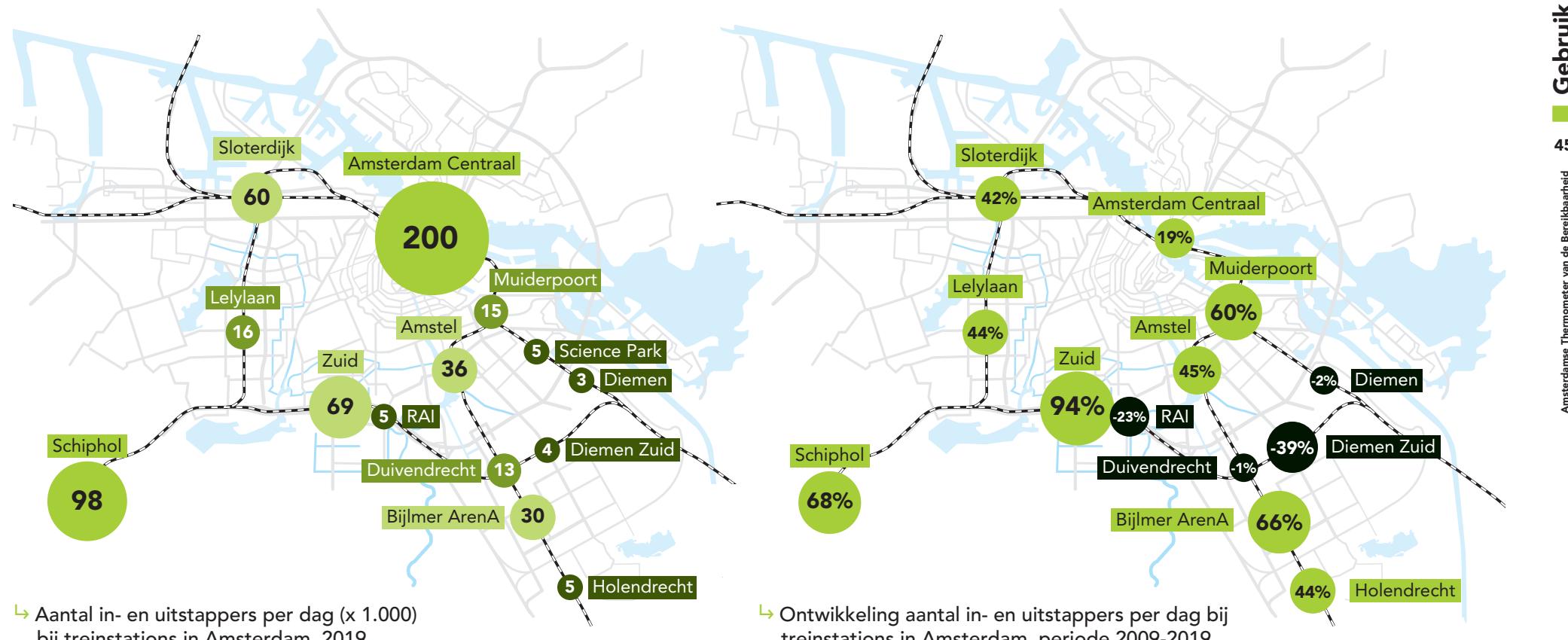
Tussen 2010 en 2020 is het gebruik van P+R-terreinen bijna verdubbeld. In 2014 zijn de regels voor P+R-terreinen aangepast. Het voordeligste tarief gold vanaf toen als men na de ochtendspits op een P+R-terrein had geparkeerd

en gebruik had gemaakt van een OV-halte in het Centrumgebied. Na een aanvankelijke daling steeg daarna het aantal parkeeracties weer. De locaties RAI en Noord zijn de grootste stijgers. Locatie RAI was vaker open

en er kwamen meer parkeerplekken beschikbaar. Noord is in 2018 tegelijk met de Noord/Zuidlijn geopend en is sindsdien één van de meest gebruikte P+R-terreinen.

Data in tabelvorm: bijlage 3.12

# Al 10 jaar gemiddeld 4% groei treinreizigers, grootste toename op Bijlmer ArenA en Zuid

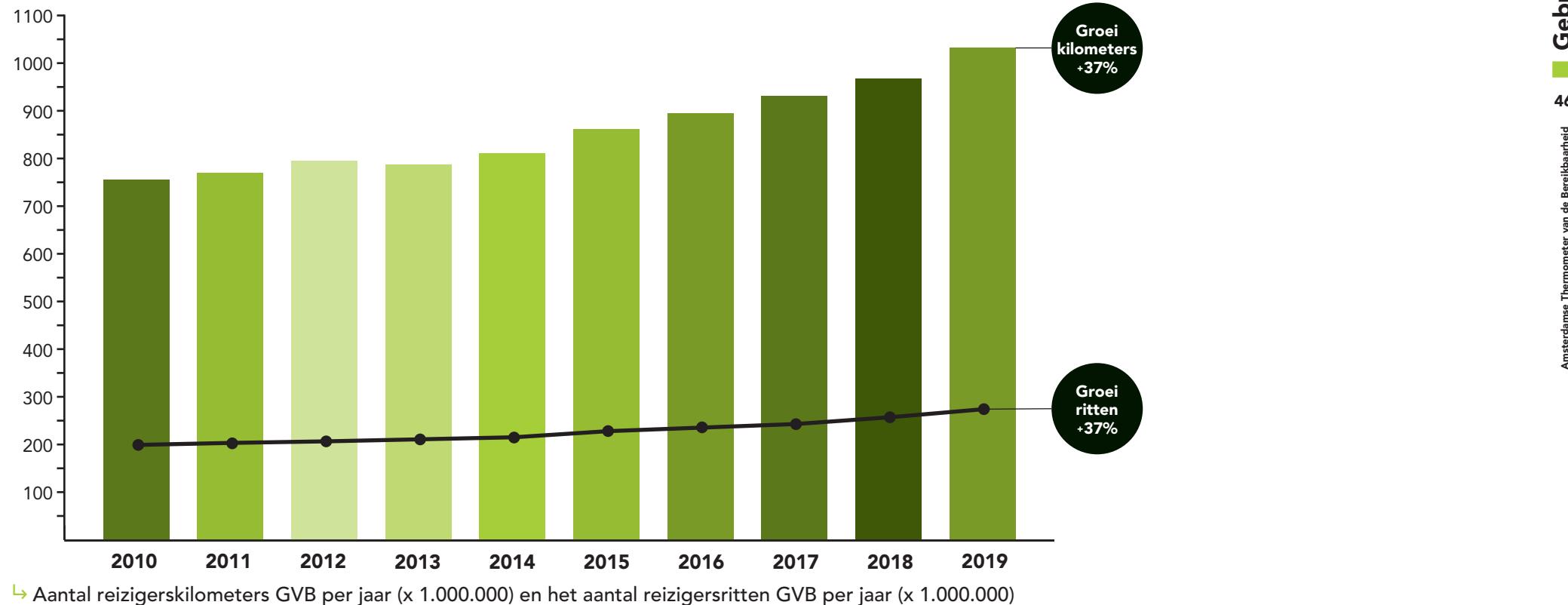


Het aantal mensen dat gebruikt maakt van de treinstations in Amsterdam is in 10 jaar tijd met 40% gestegen. De stations Zuid en Bijlmer ArenA groeiden

het meest. Station Amsterdam Centraal is nog steeds het station met de meeste reizigers. In 2019 stapten daar dagelijks bijna 200.000 mensen in en uit. Dat is

een groei van 19% ten opzichte van 10 jaar eerder. Van de kleinere stations is de groei van station Muiderpoort opvallend (+60%).

# Al bijna 10 jaar gemiddeld 4% groei afgelegde kilometers in lokaal openbaar vervoer



↳ Aantal reizigerskilometers GVB per jaar (x 1.000.000) en het aantal reizigersritten GVB per jaar (x 1.000.000)

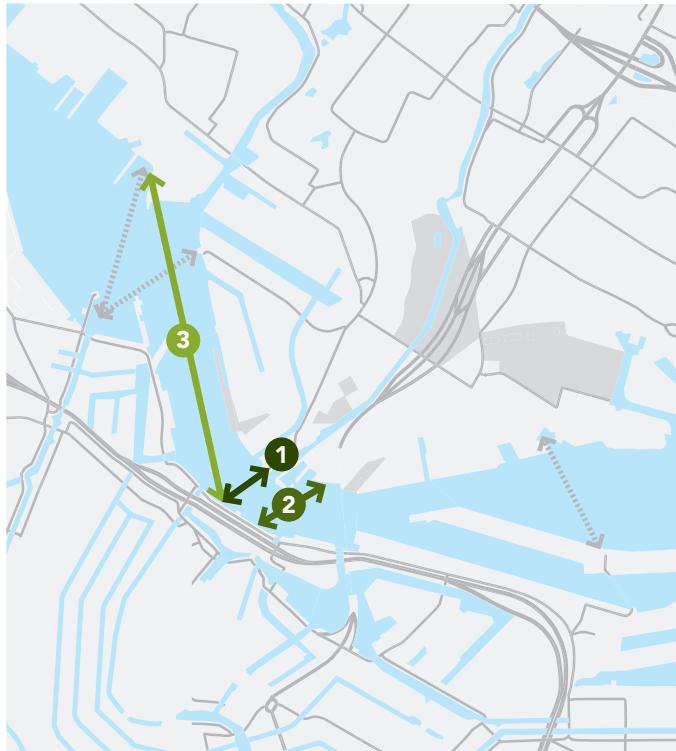
Bron: GVB, 2010-2019

Het aantal ritten met bus, tram, metro en veerponten in Amsterdam is sinds 2010 gestegen van 200 miljoen naar 273 miljoen per jaar. Dat is een stijging van 4% per jaar. Ook het aantal kilometers dat de reizigers in de stad hebben

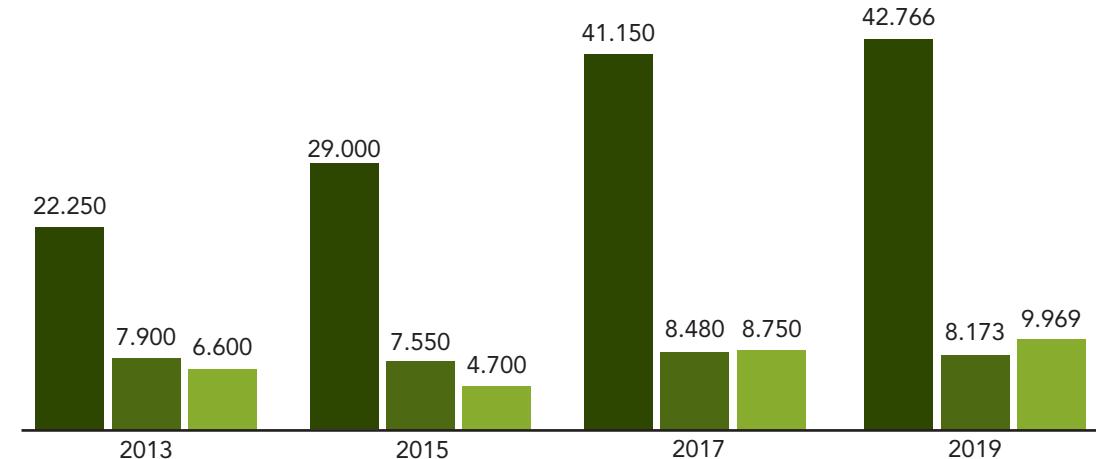
afgelegd is in die periode gestegen, met gemiddeld 4% per jaar. De stijging van het gebruik van het lokale openbaar vervoer wordt mede veroorzaakt door toeristen.

Data in tabelvorm: bijlage 3.14

# Groei pontgebruik vlakt af, Buiksloterwegveer blijft belangrijkste verbinding



- ① CS – Buiksloterweg
- ② CS – IJplein
- ③ CS – NDSM



Totaal aantal reizigers voor gemiddelde weekdag per verbinding, 2013-2019, groei 2013-2019

Bron: GVB, 2013-2017; V&OR, 2019

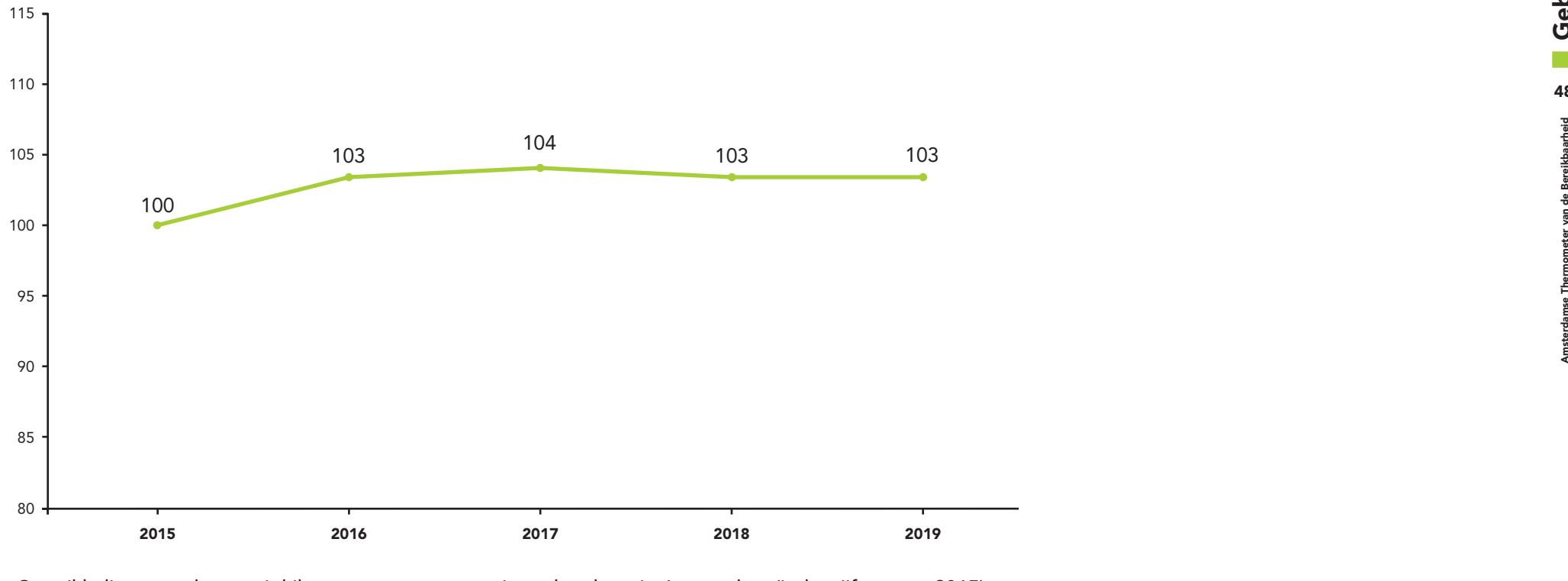
Amsterdam Noord wordt steeds populairder. Dit zien we terug in de groei van het aantal mensen dat dagelijks van en naar Noord gaat met de pont. De pont tussen het Centraal Station

en de Buiksloterweg is verreweg de drukste met bijna 43.000 passagiers per dag. In 2013 waren dit er nog 22.000. Om die groei op te vangen zijn er de laatste jaren extra veerponten op deze

verbinding gezet. Na de opening van de Noord/Zuidlijn in juli 2018 is de groei van het aantal reizigers op de veer enigszins afgevlakt.

Data in tabelvorm: bijlage 3.15

# Aantal voertuigmeters in Amsterdam redelijk stabiel



↳ Ontwikkeling aantal voertuigmeters van gemotoriseerd verkeer in Amsterdam (indexcijfer t.o.v. 2015)

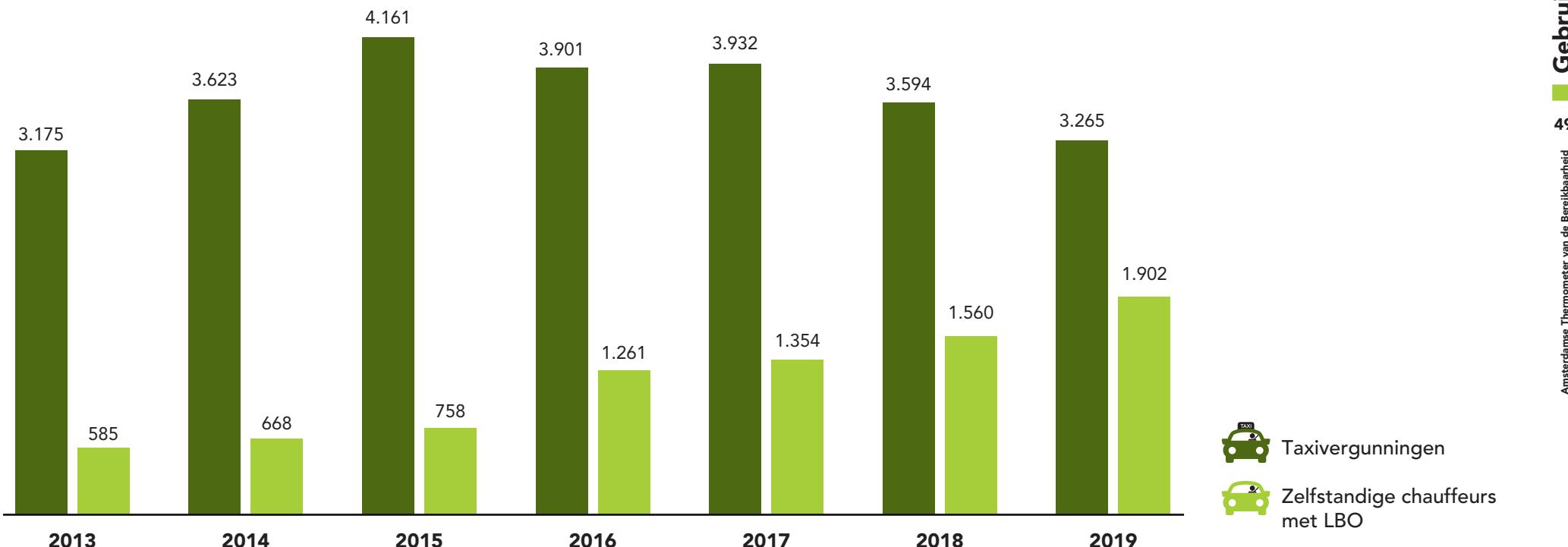
Bron: V&OR, 2020

Tussen 2015 en 2019 is de hoeveelheid gereden voertuigmeters op het Amsterdamse wegennet redelijk stabiel gebleven. De groei is gemiddeld minder dan 1% per jaar, terwijl het aantal

inwoners en arbeidsplaatsen in dezelfde periode groeide met respectievelijk 5 en 13%. Het betreft het totaal van gemotoriseerd verkeer (personenauto's, taxi's, bestelauto's en vrachtauto's).

Data in tabelvorm: bijlage 3.16

# Aantal taxichauffeurs met Amsterdamse vergunning daalt, aantal zelfstandigen groeit



↳ Aantal chauffeurs met Amsterdamse taxivergunning en aantal zelfstandige chauffeurs met lijnbusbaanontheffing (LBO), 2013-2019

Bron: V&OR, 2020

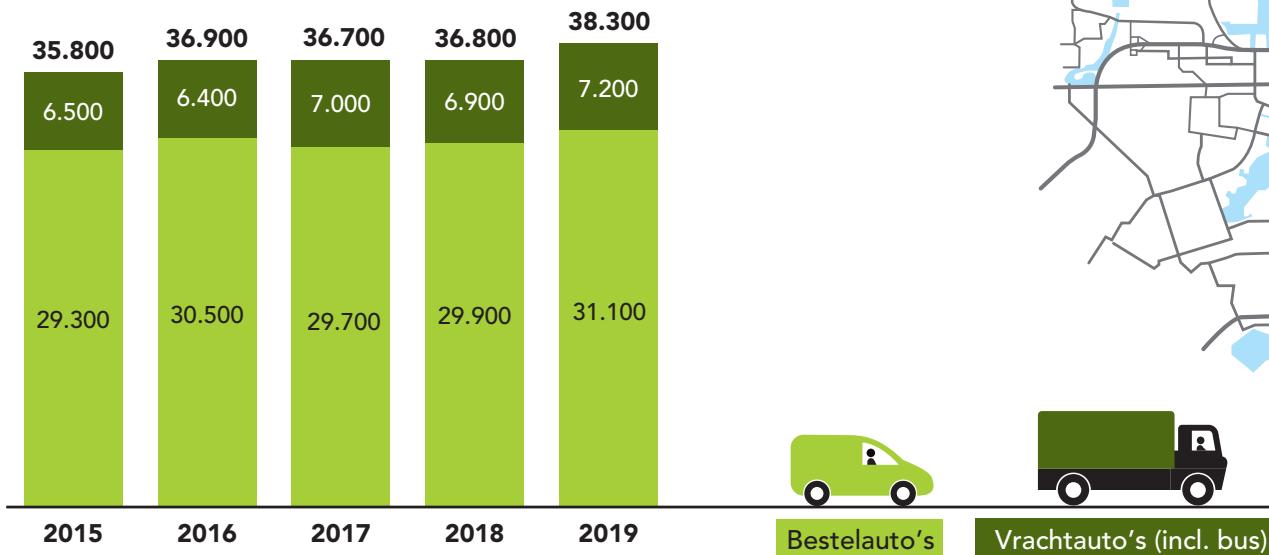
Het aantal taxichauffeurs met een Amsterdamse vergunning daalt, in 2019 waren dit er 3.265. Het aantal zelfstandige chauffeurs met een lijnbusbaanontheffing (LBO) is sinds

2016 sterk gestegen. Dit zijn chauffeurs die alleen op de bestelmarkt (vooraf gereserveerde ritten) werkzaam zijn en geen Amsterdamse Taxivergunning hebben. Een LBO is niet verplicht. Het

totaal aantal zelfstandige taxichauffeurs dat actief is op de Amsterdamse bestelmarkt ligt een stuk hoger (cijfers onbekend).

Data in tabelvorm: bijlage 3.17

# Aantal vracht- en bestelauto's in de stad gestegen in 2019



↳ Gemiddeld aantal voertuigen (bestelauto en vrachtauto) dat per werkdag de milieuzone binnen rijdt

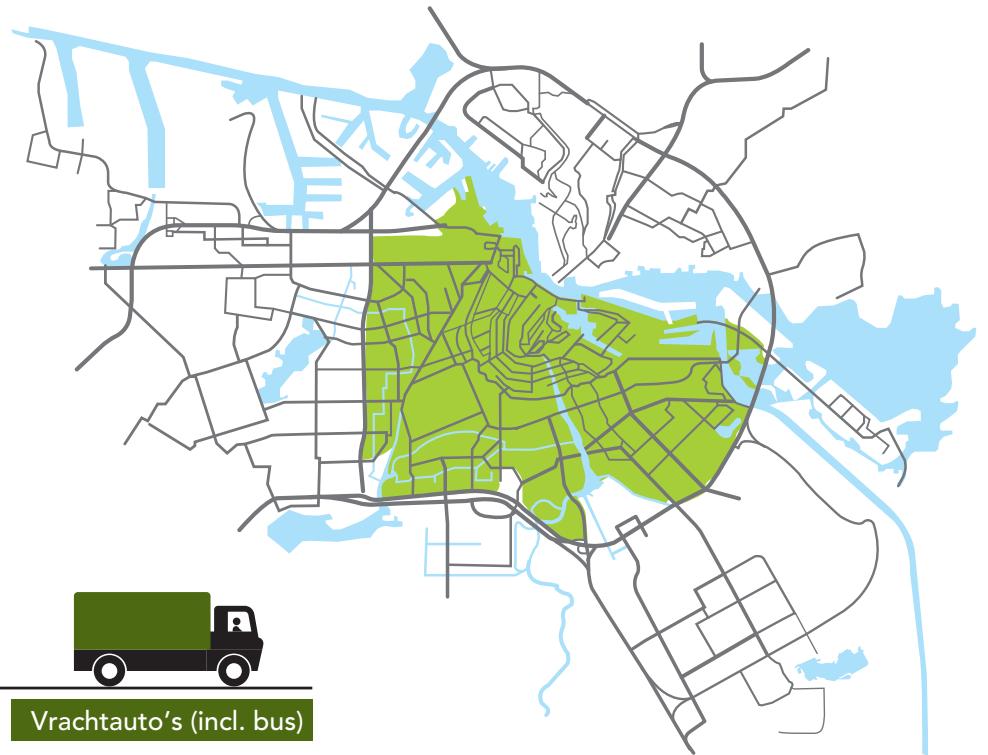
Bron: V&OR, 2020

Het aantal mensen in de stad is de laatste jaren flink toegenomen. Meer bewoners, meer bezoekers en meer toeristen. Al deze mensen maken

gebruik van winkels, horeca en andere voorzieningen die bevoorraad moeten worden. Het aantal vrachtauto's en bestelauto's dat dagelijks vanaf de Ring

A10 de stad in komt is in de periode 2015-2019 dan ook gestegen, van 35.800 naar 38.300.

Data in tabelvorm: bijlage 3.18



Gebruik  
50  
Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid



# Effecten

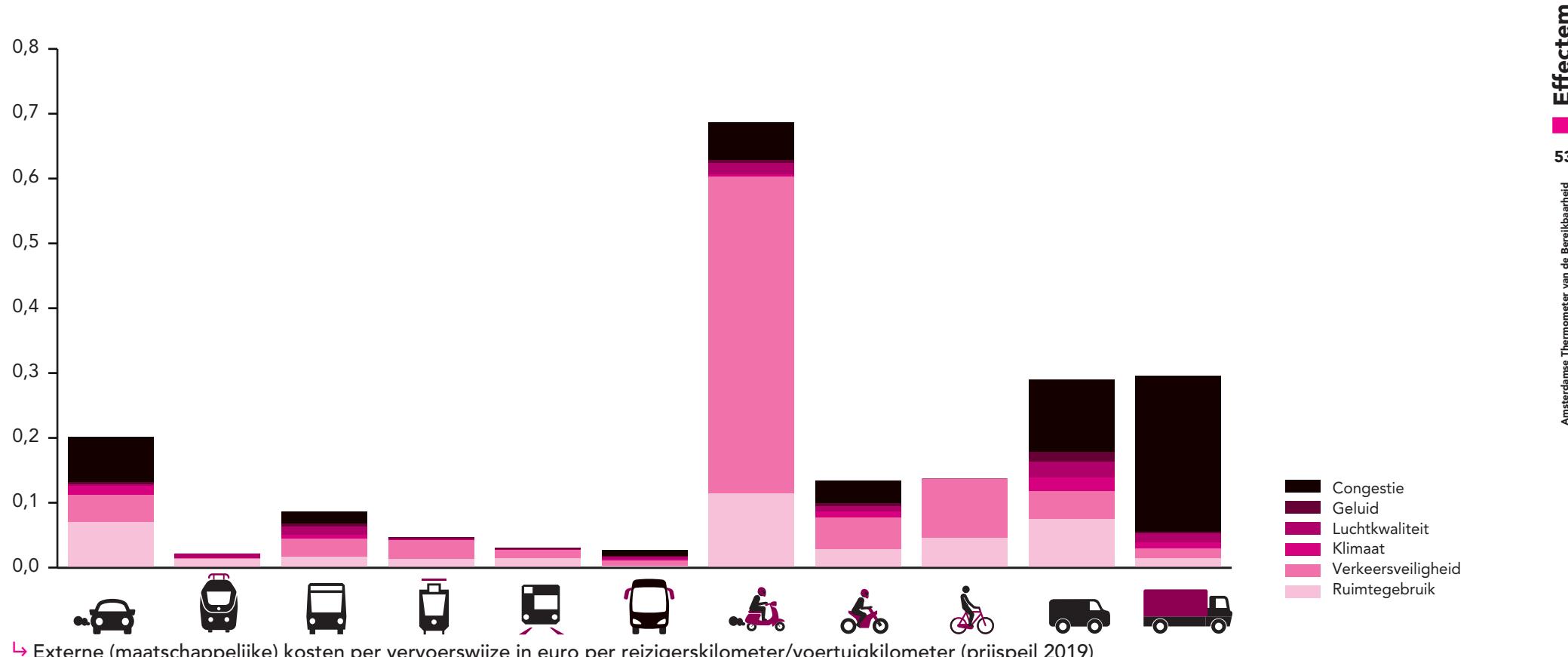
Onderwerpen die laten zien welke effecten er optreden als gevolg van het aanwezige verkeer in en rond de stad.



# Inhoudsopgave Effecten

Bromfiets veruit meest belastend voor maatschappij	53
Aan westzijde stad snelheid auto op diverse plekken gemiddeld lager dan 20 km/u	54
Gemiddelde snelheid fiets in buitenwijken hoger dan in centrumgebied	55
Filezwaarte in 2019 fors toegenomen	56
Aantal verkeersslachtoffers fluctueert al jaren, laatste 2 jaar daling te zien	57
Afname NO <sub>2</sub> -concentraties in Amsterdam, toename CO <sub>2</sub> -uitstoot verkeer	58
Na jaren van daling stijgt het aantal wachtenden op parkeervergunning weer	59

# Bromfiets veruit meest belastend voor maatschappij

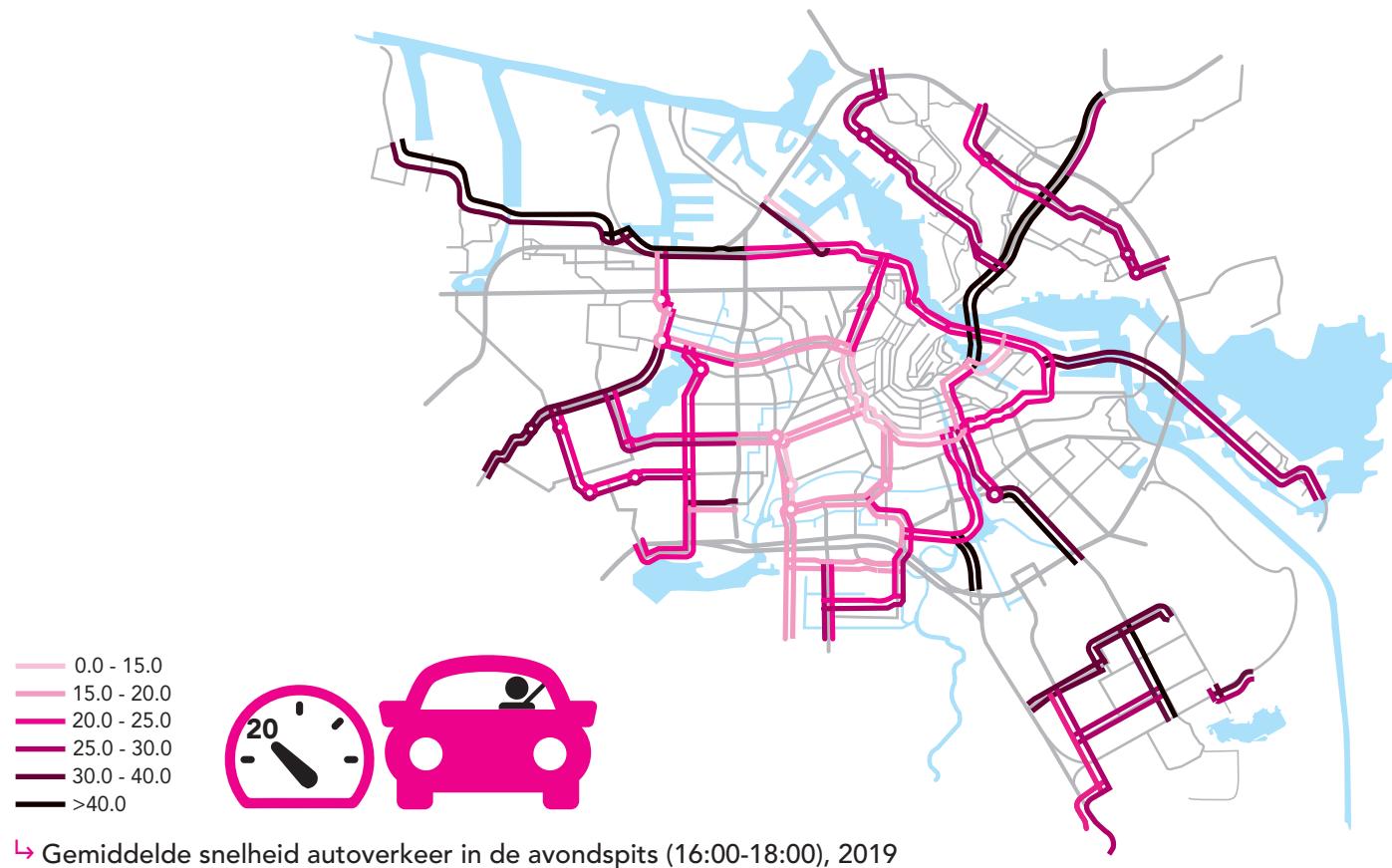


De kosten die het verkeer veroorzaakt en waar de maatschappij als geheel voor opdraait noemen we externe kosten. Denk aan de kosten als gevolg van

geluidsoverlast en ruimtegebruik. Deze kosten kunnen per gereisde kilometer uitgedrukt worden. Die kosten variëren per vervoermiddel. De bromfiets

heeft de hoogste externe kosten: 70 eurocent per reizigerskilometer. De trein is het voordeligst: 2 eurocent per reizigerskilometer.

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

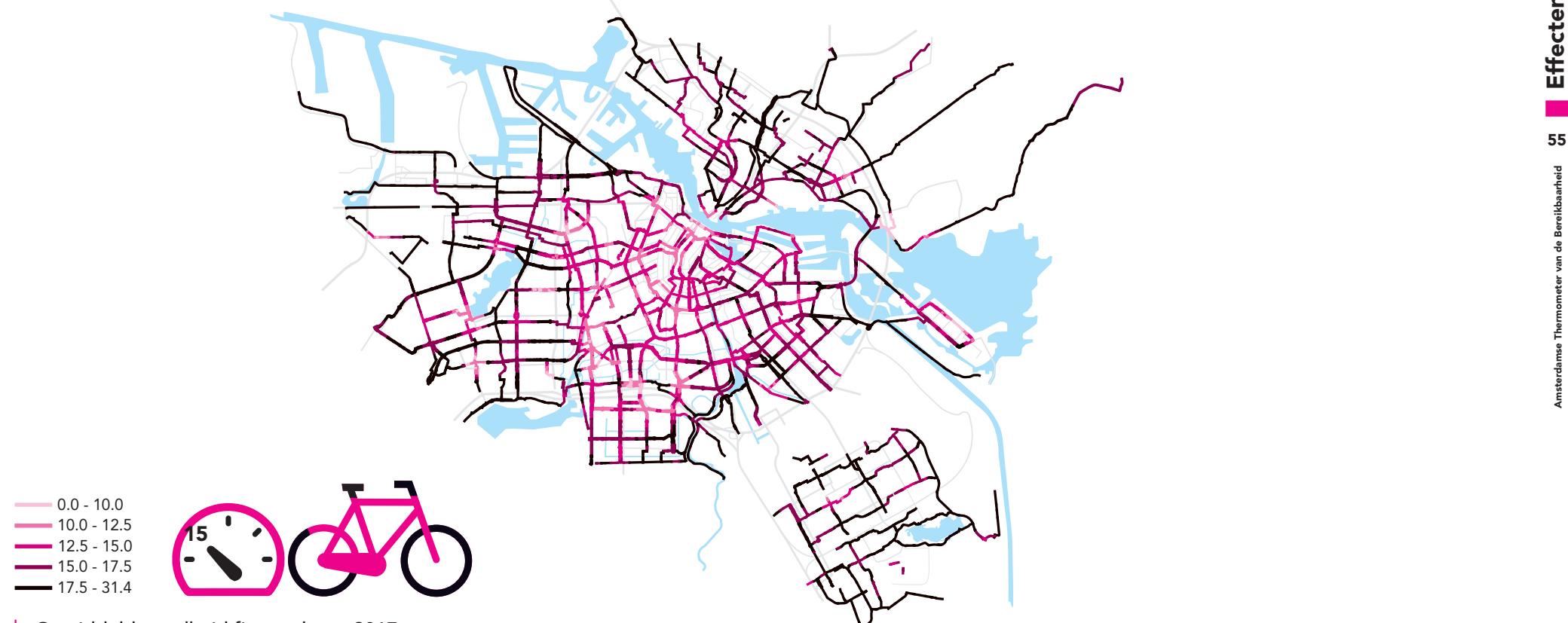


Bron: Tomtom, 2019 (bewerking V&OR)

**De gemiddelde snelheid van auto's in de stad tijdens de avondspits verschilt per locatie. Aan de zuidwestkant van de binnenstad is die snelheid soms lager dan**

**20 km per uur. Op de wegen die vanuit het noorden en oosten naar het centrum leiden, is de gemiddelde snelheid hoger.**

# Gemiddelde snelheid fiets in buitenwijken hoger dan in centrumgebied

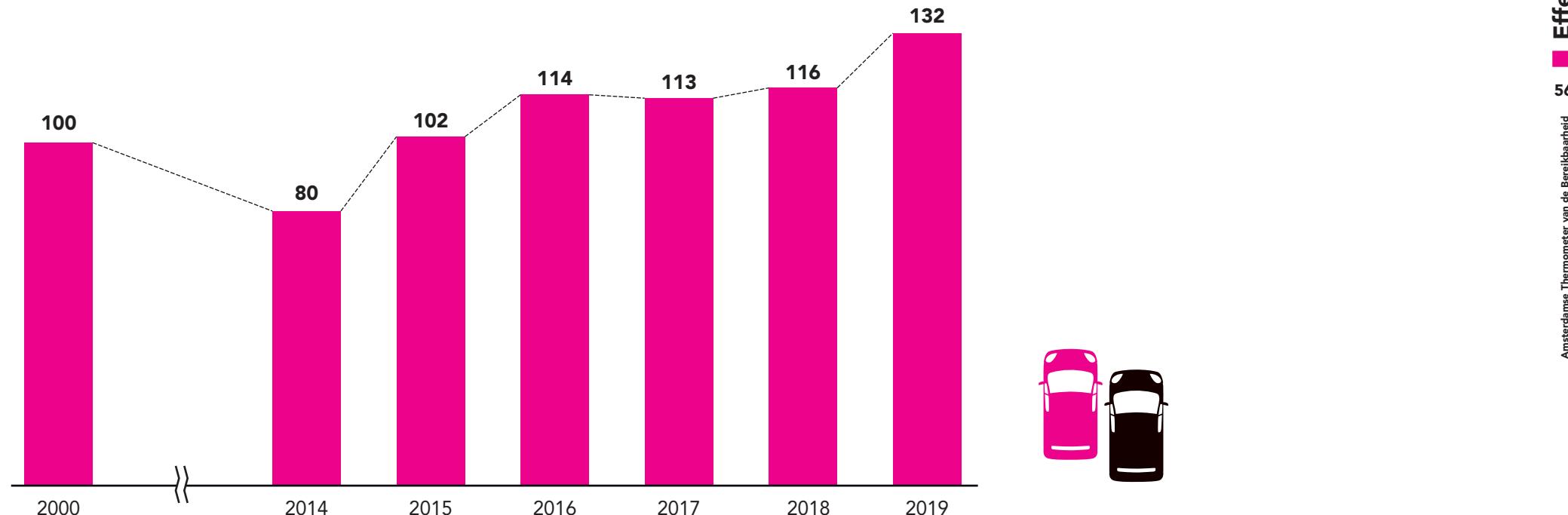


Er wordt niet overal in de stad even hard gefietst. Over het algemeen wordt er in de drukke gebieden van de stad minder hard gefietst dan in de minder drukke

delen. In de oude stad is de ruimte schaars, waardoor de fietspaden smaller zijn. Dat drukt de gemiddelde snelheid.

Bron: Fietstelweek 2017

# Filezwaarte in 2019 fors toegenomen



↳ Filezwaarte (lengte file vermenigvuldigd met duur van de file) t.o.v. referentiejaar 2000 (indexcijfer), 2000-2019

Bron: RWS, 2020

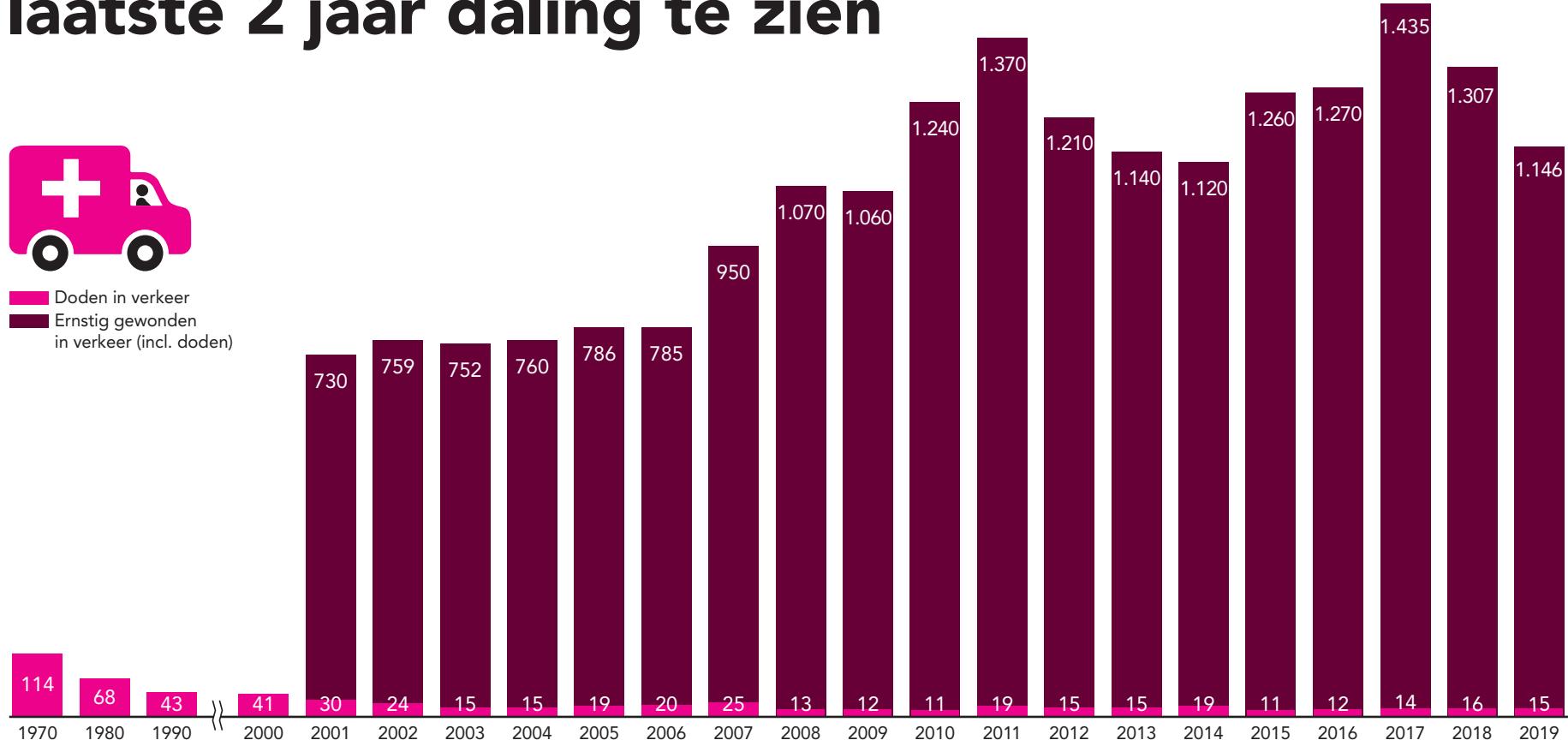
**Waar doorgaand autoverkeer door de stad met autoluw beleid zoveel mogelijk wordt geweerd, is het op snelwegen rond de stad juist drukker geworden.**

**Sinds 2015 zijn de files op de snelwegen rond Amsterdam weer toegenomen. Na een aantal jaar van lichte groei nam de filezwaarte in 2019 fors toe.**

# Aantal verkeersslachtoffers fluctueert al jaren, laatste 2 jaar daling te zien



Doden in verkeer  
Ernstig gewonden  
in verkeer (incl. doden)



↳ Aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer in Amsterdam per jaar

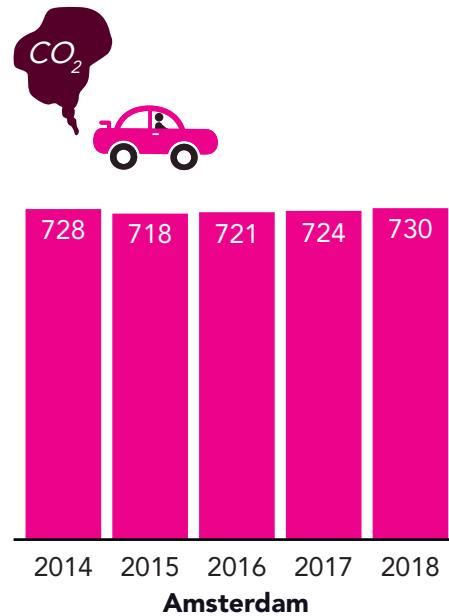
Bron: V&OR, 2020

**Het aantal verkeerdoden in de stad is tussen 1970 en 2000 sterk afgenomen. De laatste 10 jaar ligt het aantal doden in het verkeer vrij stabiel op gemiddeld 15 per jaar. Het aantal ernstig gewonde**

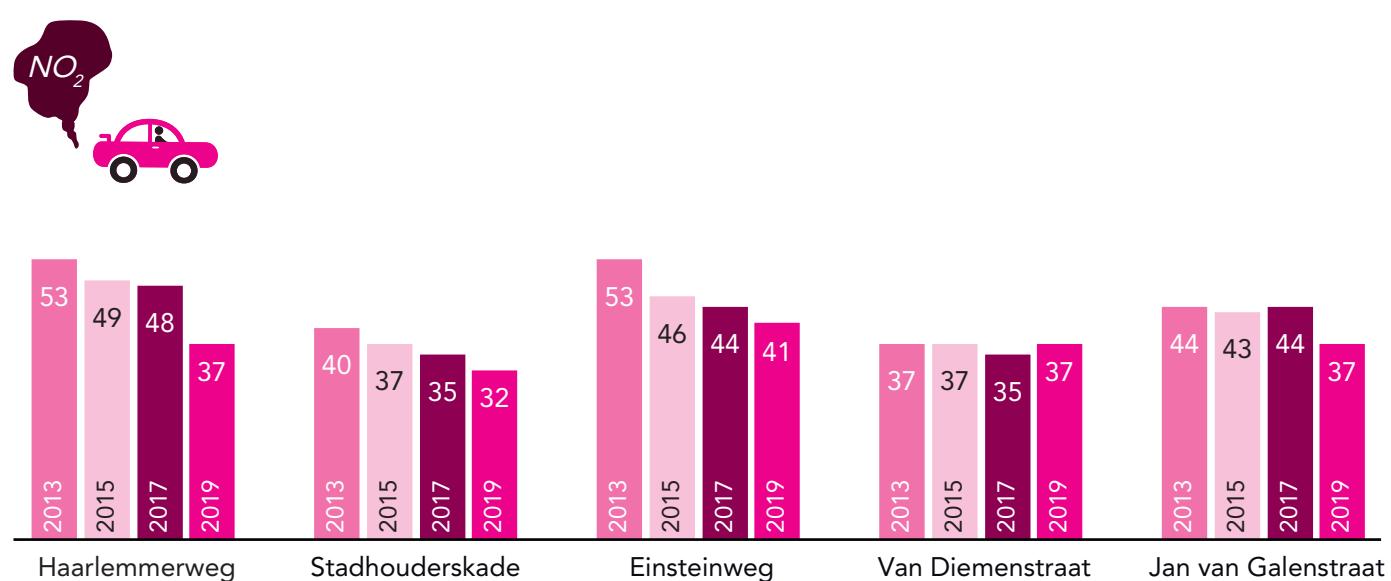
**verkeersslachtoffers fluctueert al jaren. De laatste jaren lijkt er sprake te zijn van een dalende trend.**

Data in tabelvorm: bijlage 4.3

# Afname NO<sub>2</sub>-concentraties in Amsterdam, toename CO<sub>2</sub>-uitstoot verkeer



↳ Totale CO<sub>2</sub>-uitstoot verkeer Amsterdam, in kiloton per jaar



↳ Totale NO<sub>2</sub>-concentraties op meetlocaties in Amsterdam, micrgr/m<sup>3</sup> (jaargemiddelde per straatstation)

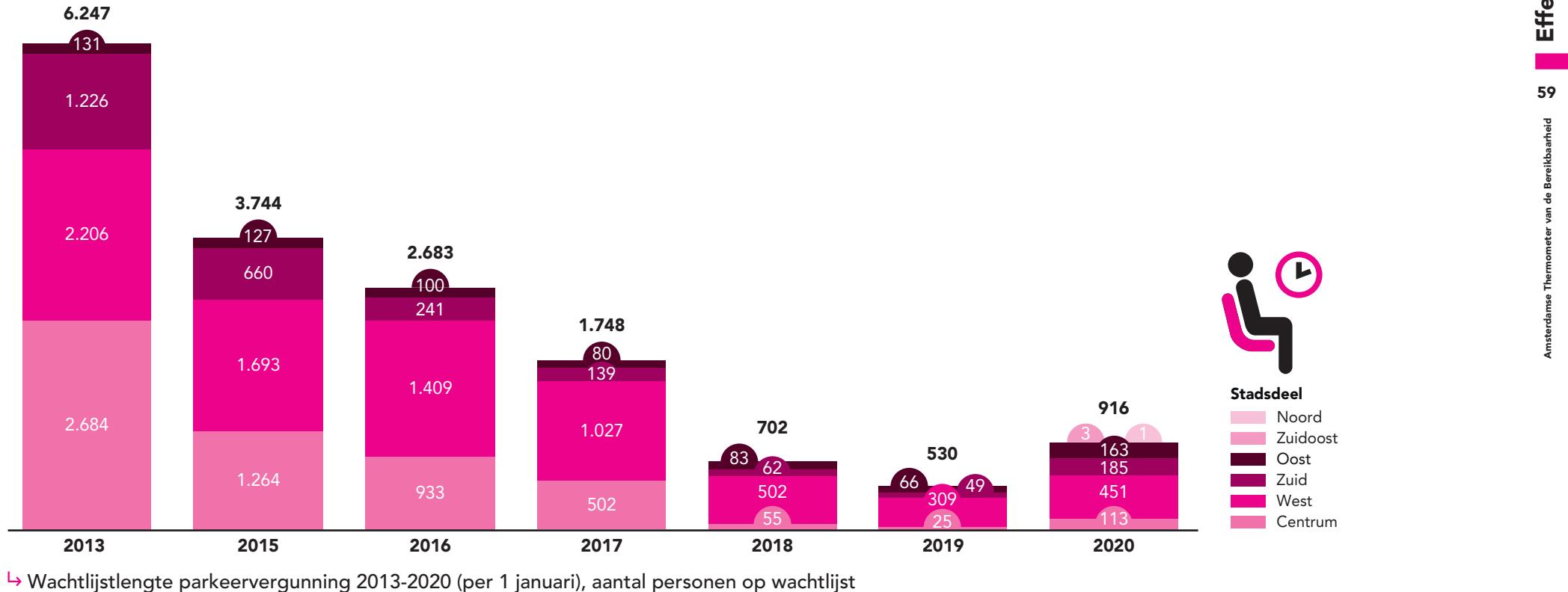
Bron: Klimaatmonitor RWS, 2014-2018; OIS, 2013-2019

**De uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) is een belangrijke graadmeter voor de luchtkwaliteit in de stad. Sinds 2013 is de uitstoot afgangen. In vrijwel de hele stad blijft de concentratie**

**stikstofdioxide onder de Europese norm van 40 microgram per kubieke meter. De uitstoot van koolstofdioxide (CO<sub>2</sub>) door wegverkeer blijft sinds 2015 echter stijgen.**

Data in tabelvorm: bijlage 4.4

# Na jaren van daling stijgt het aantal wachtenden op parkeervergunning weer



Voor het eerst sinds jaren stijgt het aantal mensen dat op een parkeervergunning wacht weer. Dat komt onder andere door het verlagen

van het maximaal toegestane aantal vergunningen in diverse gebieden. De wachttijd is niet overal in de stad even lang. In sommige stadsdelen kun

je meteen een vergunning krijgen. In andere gebieden is er een wachtlijst. In stadsdeel West is de wachtlijst op dit moment het langst.



# Beleving

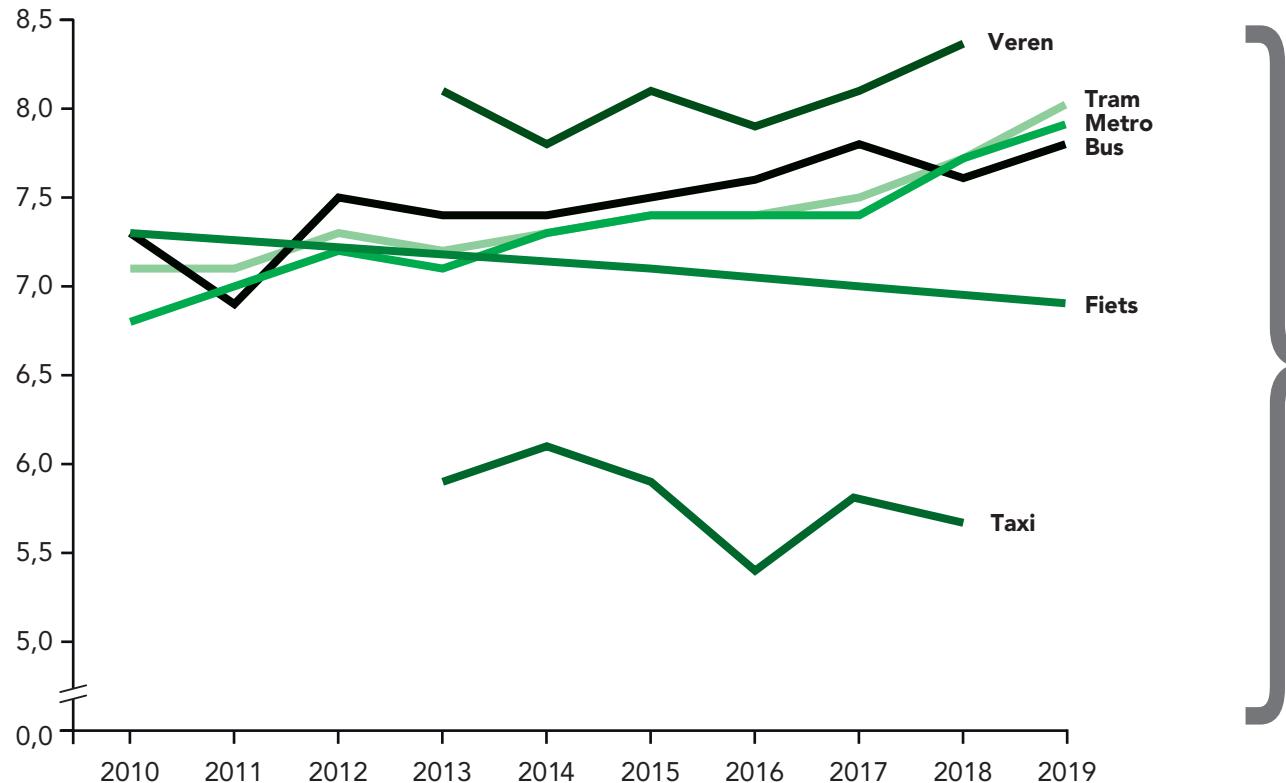
De subjectieve aspecten van bereikbaarheid en mobiliteit in Amsterdam.



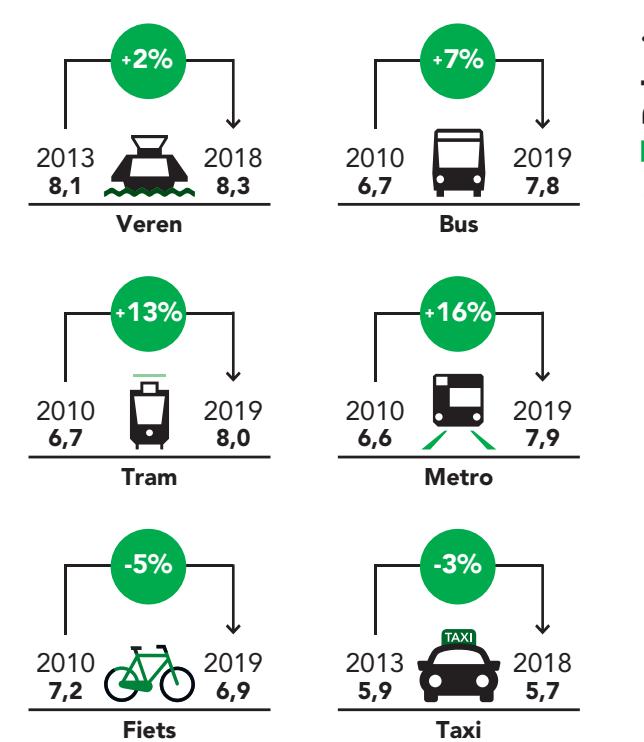
# Inhoudsopgave Beleving

Tevredenheid OV flink verbeterd, fietstevredenheid neemt af	62
Overlast verkeerslawaai neemt sinds 2013 gestaag toe	63
Tevredenheid autoparkeervoorzieningen al jaren redelijk stabiel	64
Amsterdammers vrij ontevreden over fietsparkeervoorzieningen, vooral in Centrum en West	65
Overlast door te hard rijden toegenomen	66
Gevoel van veiligheid gedaald bij gemotoriseerde tweewielers	67

# Tevredenheid OV flink verbeterd, fietstevredenheid neemt af



↳ Tevredenheid GVB- en taxireizigers en fietsers in Amsterdam 2010-2019, cijfer (1-10)



Bron: GVB, V&OR, 2010-2019

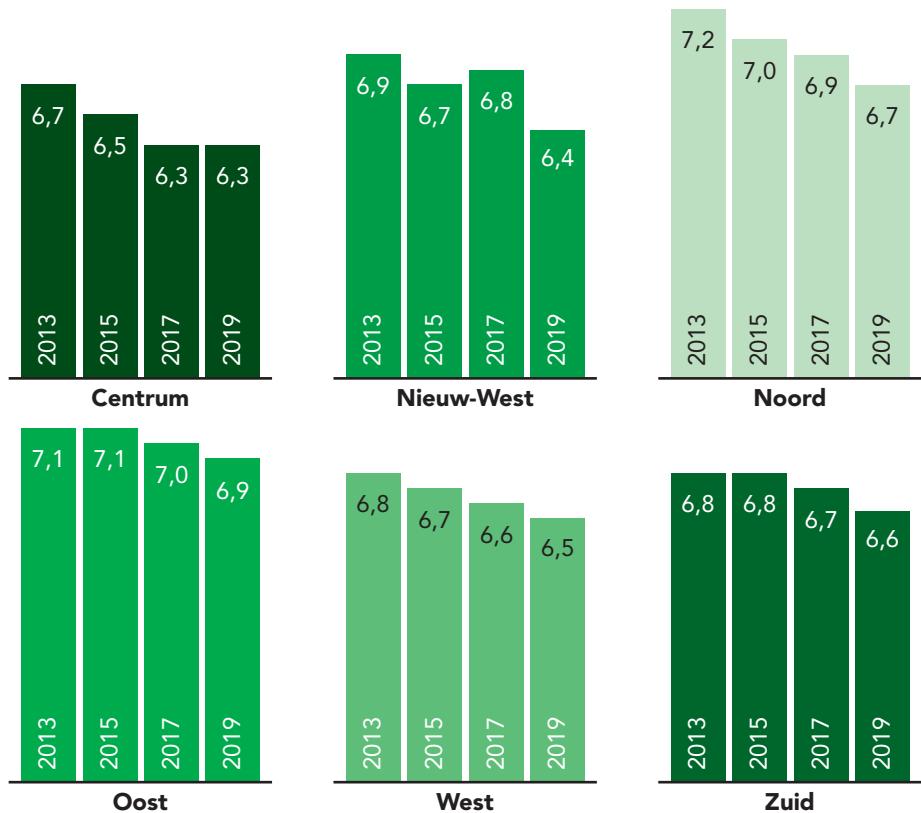
Regelmatig wordt onderzocht hoe tevreden men is over de verschillende vormen van vervoer in de stad. Sinds 2010 zijn de reizigers in tram, bus en metro hun vervoermiddel meer gaan waarderen. Zij geven gemiddeld een

rapportcijfer van 7,9 in 2019. Hoewel het de laatste jaren steeds drukker is geworden op de veren, scoort dit vervoermiddel het hoogst: een 8,3. Minder tevreden is men over de taxi's in Amsterdam. Die krijgen gemiddeld een

5,7. De waardering voor Amsterdam als fietsstad is gedaald van een 7,3 in 2010 naar een 6,9 in 2019.

Data in tabelvorm: bijlage 5.1

# Overlast verkeerslawaai neemt sinds 2013 gestaag toe



↳ Ervaren overlast door verkeerslawaai 2013-2019, rapportcijfer (1 = ernstige overlast, 10 = geen overlast)

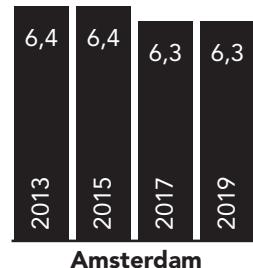
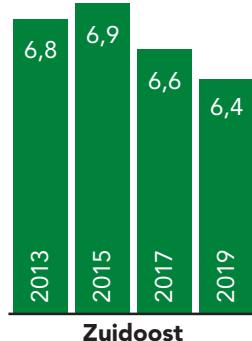
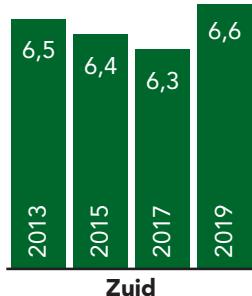
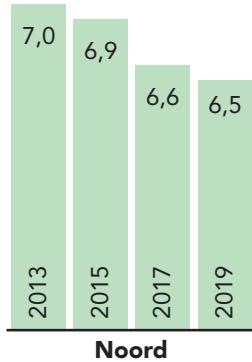
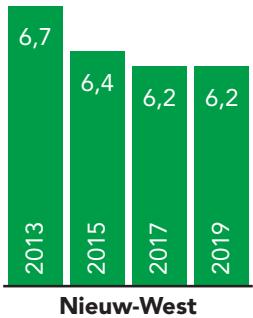
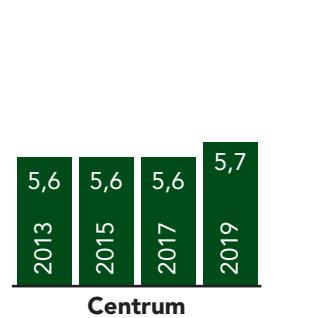


Sinds 2013 hebben Amsterdammers steeds meer last van het verkeerslawaai. In stadsdeel Zuidoost ervaren de bewoners de minste geluidsoverlast

door het verkeer, in Centrum de meeste overlast. In de stadsdelen Nieuw-West en Noord is de overlast het meest toegenomen.

Bron: WIA, 2013-2019

# Tevredenheid autoparkeervoorzieningen al jaren redelijk stabiel



↳ Tevredenheid onder bewoners over aanbod autoparkeervoorzieningen per stadsdeel (2013-2019)



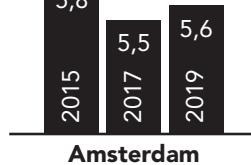
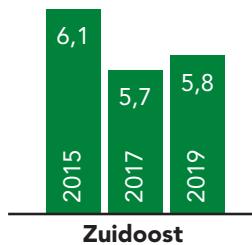
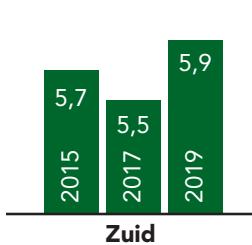
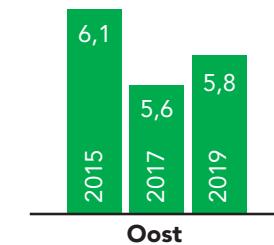
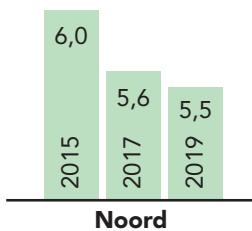
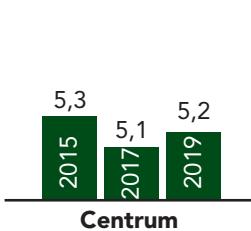
Parkeren in de stad is al vele jaren problematisch. Amsterdammers waarderen de parkeervoorzieningen in de stad met een zuinige voldoende: 6,3. Dat is niet hoog, maar al tien jaar min of

meer stabiel. In stadsdeel Centrum is de ruimte schaars en zijn de parkeertarieven het hoogst. De parkeervoorzieningen scoren daar het laagst: een 5,7.

Bron: WIA, 2013-2019

Data in tabelvorm: bijlage 5.3

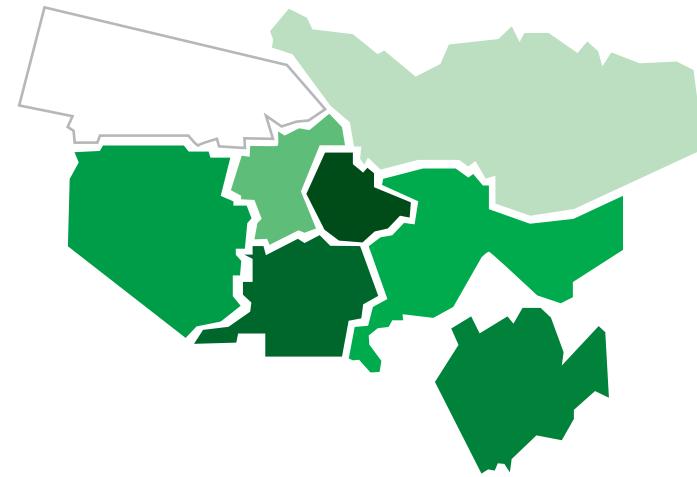
# Amsterdammers vrij ontevreden over fietsparkeervoorzieningen, vooral in Centrum en West



↳ Tevredenheid onder bewoners over aanbod fietsparkeervoorzieningen per stadsdeel (2015-2019)

Bron: WIA, 2015-2019

Amsterdammers geven een onvoldoende voor de mogelijkheden om fietsen te parkeren. Sinds 2015 is de waardering gedaald van 5,8 naar 5,6 in 2019. Geen enkel stadsdeel scoort een 6 of hoger.



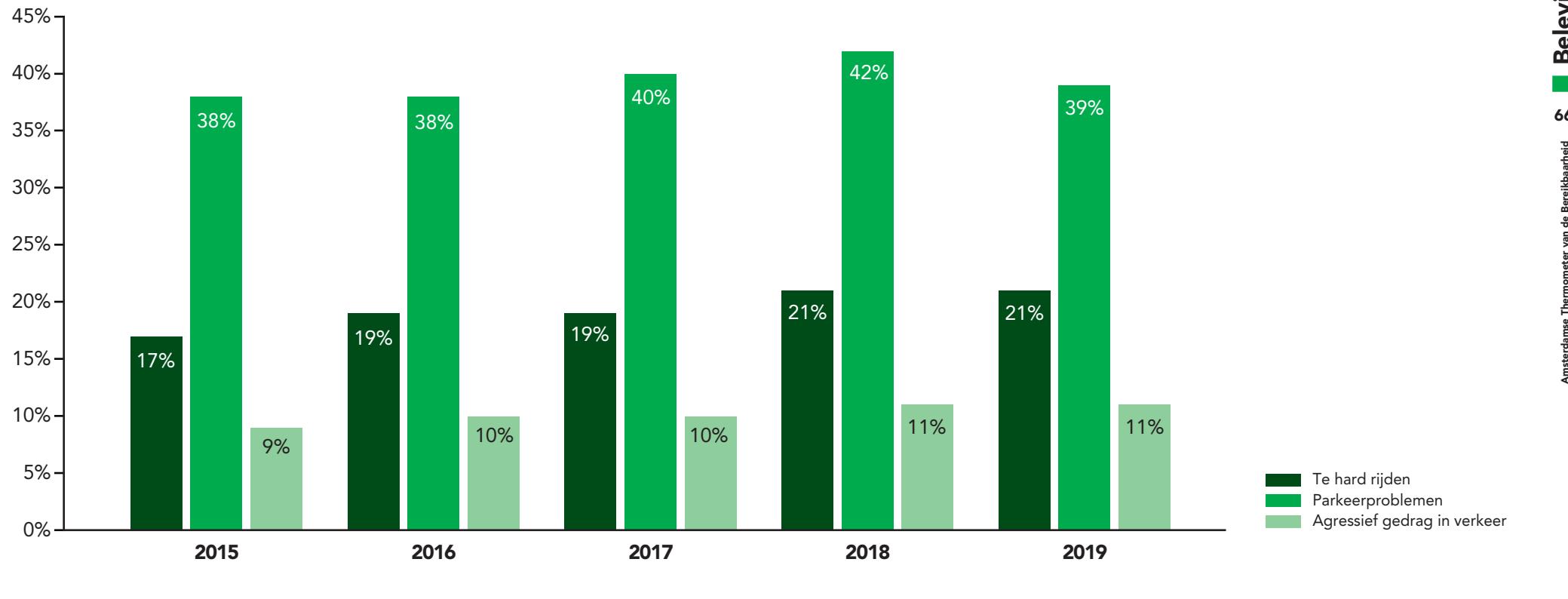
Beleving

65

Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid

Data in tabelvorm: bijlage 5.4

# Overlast door te hard rijden toegenomen



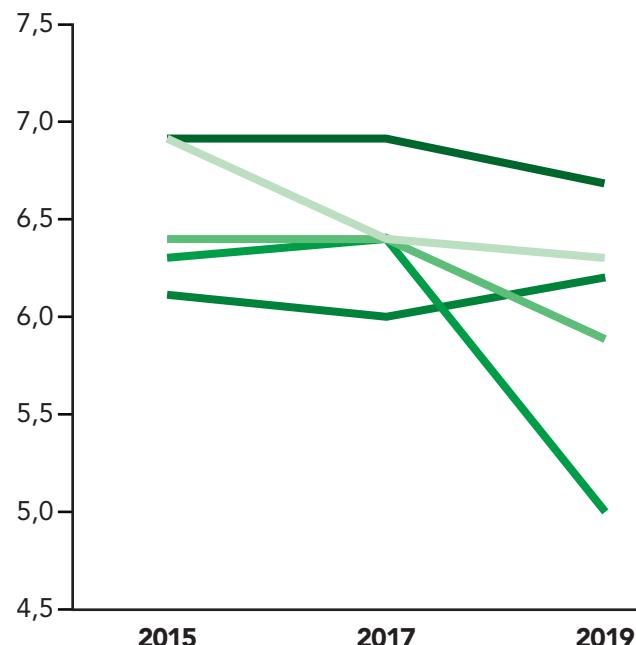
De laatste 5 jaar is de verkeersoverlast toegenomen. Hierbij valt op dat meer mensen overlast ervaren door te hard rijden. Ook ervaren iets meer mensen overlast van agressief gedrag in het

verkeer. De grootste ergernis van Amsterdammers met een auto is nog steeds de overlast die men ervaart bij het parkeren. Al is dat sinds 2018 wel iets afgenomen.

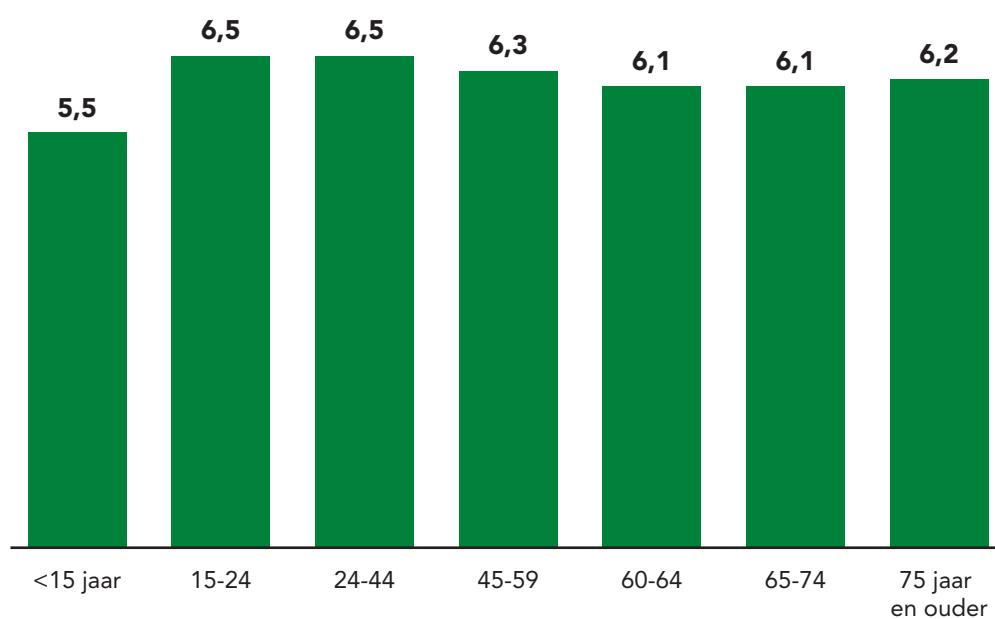
Bron: OIS, 2015-2019

Data in tabelvorm: bijlage 5.5

# Gevoel van veiligheid gedaald bij gemotoriseerde tweewielers



↳ Ervaren verkeersveiligheid naar vervoerswijze in 2015-2017-2019



↳ Ervaren verkeersveiligheid fiets naar leeftijd 2019

Bron: V&OR, 2015-2019

**Vooral snorfietsers en bromfietsers voelen zich in toenemende mate onveilig in het Amsterdamse verkeer. Snorfietsers geven met een 5,0 zelfs een onvoldoende. Dat kan veroorzaakt**

**worden door nieuwe verkeersregels, die voorschrijven dat snorfietsers sinds april 2019 binnen de ring A10 op de autorijbaan moeten rijden (met helm) in plaats van op het fietspad. Hierdoor is**

**het op de fietspaden veiliger geworden. Dat zien we ook terug in de waardering die fietsers geven aan hun veiligheid.**

Data in tabelvorm: bijlage 5.6

# Colofon

De Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid (ATB) 2021 is een uitgave van de gemeente Amsterdam, afdeling Verkeer en Openbare Ruimte.

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

■ **Fotografie**

Edwin van Eis  
Rick Keus

■ **Vormgeving en opmaak**

Ontwerpwerk

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

het team Onderzoek & Kennis via [verkeersonderzoek@amsterdam.nl](mailto:verkeersonderzoek@amsterdam.nl)

■ **Website**

[www.amsterdam.nl/ATB](http://www.amsterdam.nl/ATB)