

Mobiliteitsenquête Zuidas 2023

Gemeente Amsterdam

DEFINITIEVE VERSIE DECEMBER 2023

Inleiding

Aanleiding

De Gemeente Amsterdam doet elk jaar onderzoek naar de bereikbaarheid van Zuidas. Hiervoor is een online vragenlijst opgesteld die onder werkgevers, werknemers, bewoners en studenten wordt uitgezet. De uitkomsten van de enquête geven inzicht in het mobiliteitsgedrag en mening van de gebruikers van Zuidas en biedt aanknopingspunten om de bereikbaarheid van Zuidas te verbeteren.

Tot 2018 is elke twee jaar eenzelfde onderzoek uitgevoerd. In 2019 is het een jaarlijks onderzoek geworden. Hierbij stonden verschillende aspecten van het woon-werkverkeer centraal. Vanaf 2016 zijn ook vragen over de tevredenheid van respondenten en eventuele gewenste verbeteringen van de huidige verbindingen van en naar Zuidas opgenomen. Een nieuw en belangrijk onderdeel van de enquête in 2019 en 2020 was de motivering voor de keuze van het gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer. De 2020-editie had vooral betrekking op de corona-

maatregelen, met bijvoorbeeld vragen over het reisgedrag voor en tijdens de pandemie, en verwachtingen over het reisgedrag na de pandemie. Vanaf 2021 is de structuur van de enquête weer zoals voor de pandemie.

Onderzoeksmethodiek en populatie

Het onderzoek is uitgevoerd als een enquêteonderzoek door middel van een online vragenlijst. De populatie betreft werkenden en studerende in de bedrijven en instellingen en bewoners in Zuidas. De aankondiging en link naar de vragenlijst is via diverse online kanalen (intranet, website en nieuwsbrieven) bekendgemaakt aan de doelgroep. Daarnaast is ook het panel gevraagd deel te nemen. Deelname was vrijblijvend.

De volgende gegevens zijn o.a. verzameld:

- Bedrijfsnaam en categorie (SBI hoofdcodering) van het bedrijf waarvoor men werkzaam is;
- Bezoekmotief (werken, wonen, studeren, etc.);
- Locaties bedrijf en woning (postcode-4);

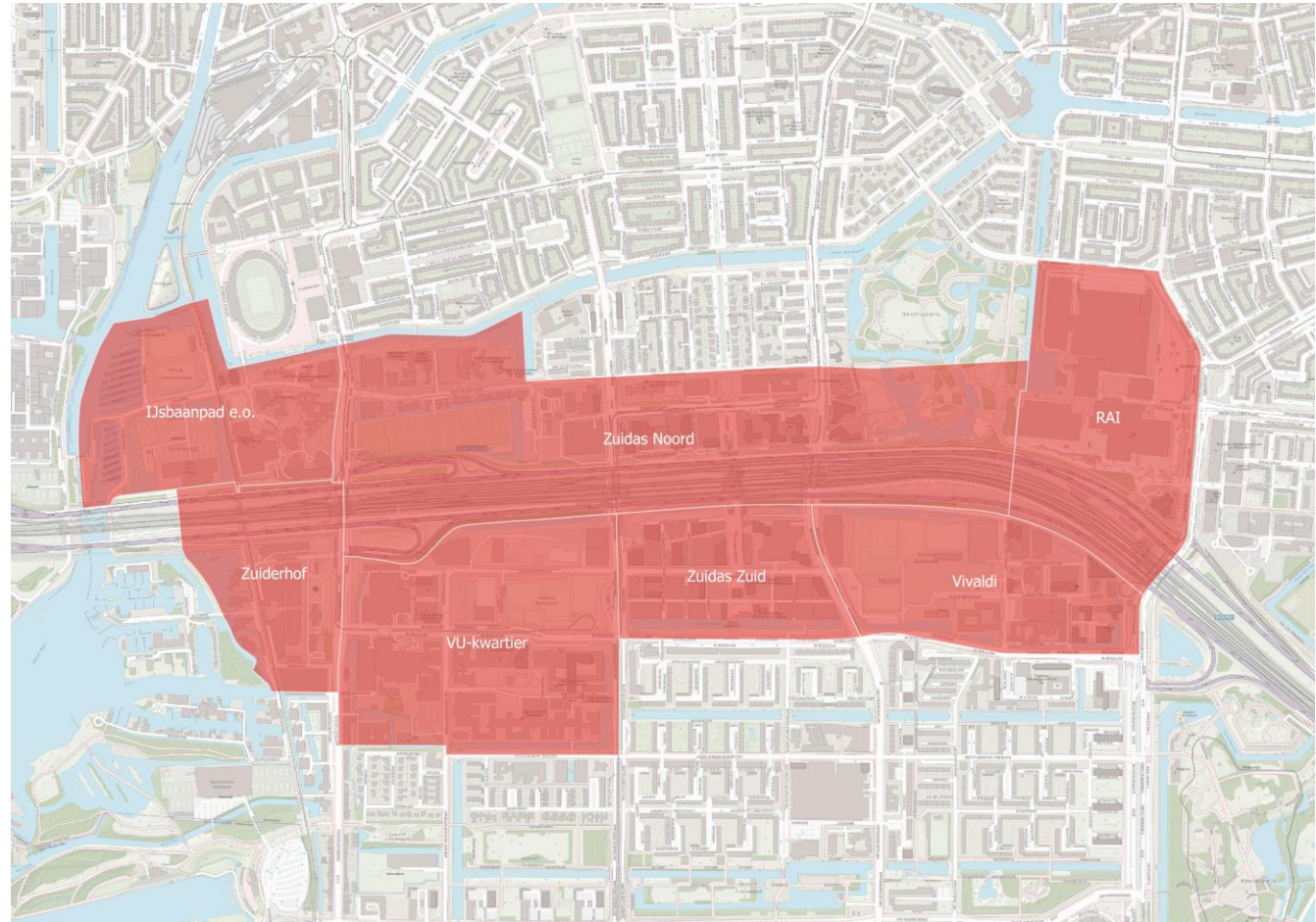
- Voertuigbezit;
- Modaliteit, indien van toepassing uiteenvallend in voor-, hoofd- en natransport;
- Motivatie voor keuze van woon-werk modaliteit;
- Aankomst- en vertrektijd werkplek;
- Waardering woon-werktrip van of naar de Zuidas;
- Dagen dat men werkt en waar men werkt;
- Incentives om reisgedrag te veranderen;
- Vervoer om naar afspraken te reizen;
- Gebruik van deelvervoer.

Gebiedsindeling

De omvang van de populatie binnen het onderzoeksgebied is volgens de meest recente cijfers (1 januari 2021) bepaald op 51.261 werkzame personen (Dienst Ois, Gemeente Amsterdam). Het aantal bewoners in de buurten van Zuidas was op 1 januari 2023 5.218 (CBS). Het aantal studenten aan de VU was ongeveer 31.750 in collegejaar 2022-2023.

Zuidas wordt ruwweg gezien als het gebied in naastgelegen kaart;

- Gehele wijk K23, bestaande uit vijf buurten, VU-kwartier, Zuidas Noord en Zuid, Vivaldi en Rai;
- Zuidelijk deel van wijk K48: buurt IJsbaanpad e.o.;
- Noordelijk deel van wijk K90: buurt Zuiderhof.



Respons en bezoekmotieven

De online enquête was open vanaf begin juni 2023 tot eind juli 2023. Bij het beantwoorden van de vragen inzake gedrag is sprake van aangegeven gedrag ('stated choice'). Dit is dus geen feitelijk gedrag, waardoor er in theorie discrepanties kunnen bestaan tussen de uitkomst van de enquête en het werkelijk gemeten gedrag.

Voor wat betreft de werkenden geldt dat de enquête is ingevuld door werkenden uit verschillende branches. In de respons is scheefheid, zo was 13,1 procent van de respons afkomstig uit de sector overheid, terwijl deze sector maar 2,9 procent van de werkzame personen daadwerkelijk in deze sector op de Zuidas werkt. Daarom is er een stratificatie toegepast. Bijlage 1 geeft hiervan een verantwoording.

In 2018 is voor het eerst gevraagd wat het bezoekmotief van de respondenten in Zuidas was. De uitkomsten zijn weergegeven in de tabel hiernaast. In totaal hebben 1.291 respondenten meegewerkt aan de online

vragenlijst. Het merendeel (71 procent) hiervan gaf aan werkzaam te zijn in Zuidas. Bij een totale populatie van 51.261 werknemers betekent dit een respons van 1,8 procent. Uitgaande van een betrouwbaarheid van 95 procent, komt de foutmarge op 3,2 procent. Dit betekent dat een antwoord op een vraag in de enquête in werkelijkheid met 3,2 procent onder of boven het antwoord kan variëren.

Geprobeerd is ook de aantallen bewoners en studenten te stratificeren, maar vanwege de hoge foutmarge in respons is hiervan afgezien. Om de vergelijkbaarheid met eerdere onderzoeken te behouden is gekozen de rapportage te centreren op de groep die in Zuidas werkt. Het betreft dus de groepen werkenden en het zakelijk bezoek, in totaal 940 respondenten.

categorie	respons	populatie	aandeel	foutmarge
werkt in Zuidas	913	51.216	1,8%	3,2%
zakelijk bezoek	27	-		
totaal werkenden	940	51.216	1,8%	3,2%
overig	2	-		
privé afspraak	20	-		
recreatie / sport	15	-		
studeert in Zuidas	17	31.761	0,1%	n.v.t.
Zuidas ligt op route	33	-		
doorreis via Station Zuid	190	-		7,1%
woont in Zuidas	74	5.218	1,4%	n.v.t.
Eindtotaal	1.291			

Waardering reis Zuidas 2023

Gemiddeld gaven werkenden op de Zuidas in 2023 een 6,9 voor hun trip naar de Zuidas. Dit is het laagste gemiddelde cijfer sinds 2016. De reden voor deze daling is vooral te zoeken in toenemende drukte, op alle modaliteiten.

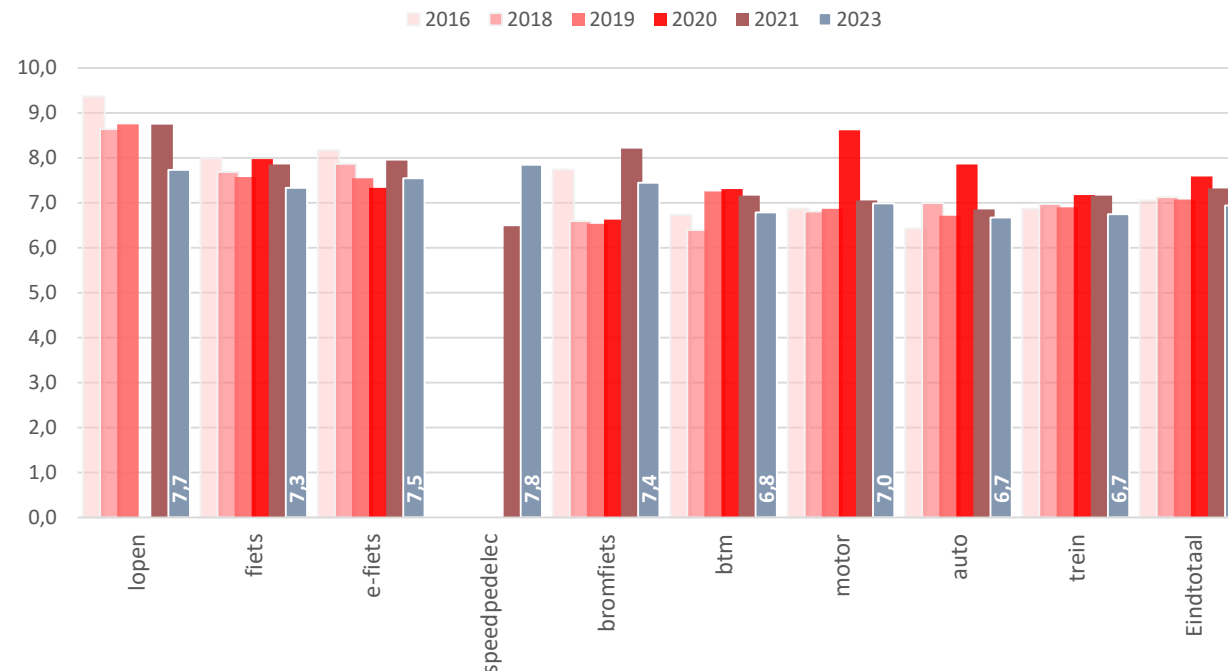
Als wordt gekeken naar de waardering naar vervoermiddel, dan is voor alle vervoermiddelen met uitzondering van de speedpedelec een daling in waardering zichtbaar ten opzichte van 2021. De speedpedelec is het enige vervoermiddel met een hogere waardering dan in 2021 en is, samen met lopen de hoogst gewaardeerde modaliteit in 2023.

In 2023 nam in het bijzonder de waardering van fiets en bromfiets en in mindere mate de motor en auto af. De grootste afnames zijn zichtbaar bij het lopen en de bromfiets.

De fiets, elektrische fiets, speed-pedelec, bromfiets en motor hebben in 2023 een hogere waardering dan gemiddeld. De auto en het openbaar vervoer scoorden onder het gemiddelde.



Waarderingscijfer per hoofdvervoermiddel



2023; N=940

Waardering autoreizigers

Om de waardering van de reis naar Zuidas met achtergronden te kunnen inkleuren, is gevraagd dit te motiveren. De respondenten kunnen hier open antwoorden geven. Deze antwoorden worden gecodeerd tot positieve of negatieve percepties, en vervolgens geïnventariseerd welk aandeel van de respondenten (naar hoofdvervoermiddel) deze positieve of negatieve perceptie heeft genoemd, gegroepeerd naar een bepaald onderwerp, en hoe zich dit verhoudt tot de eerdere uitkomsten.

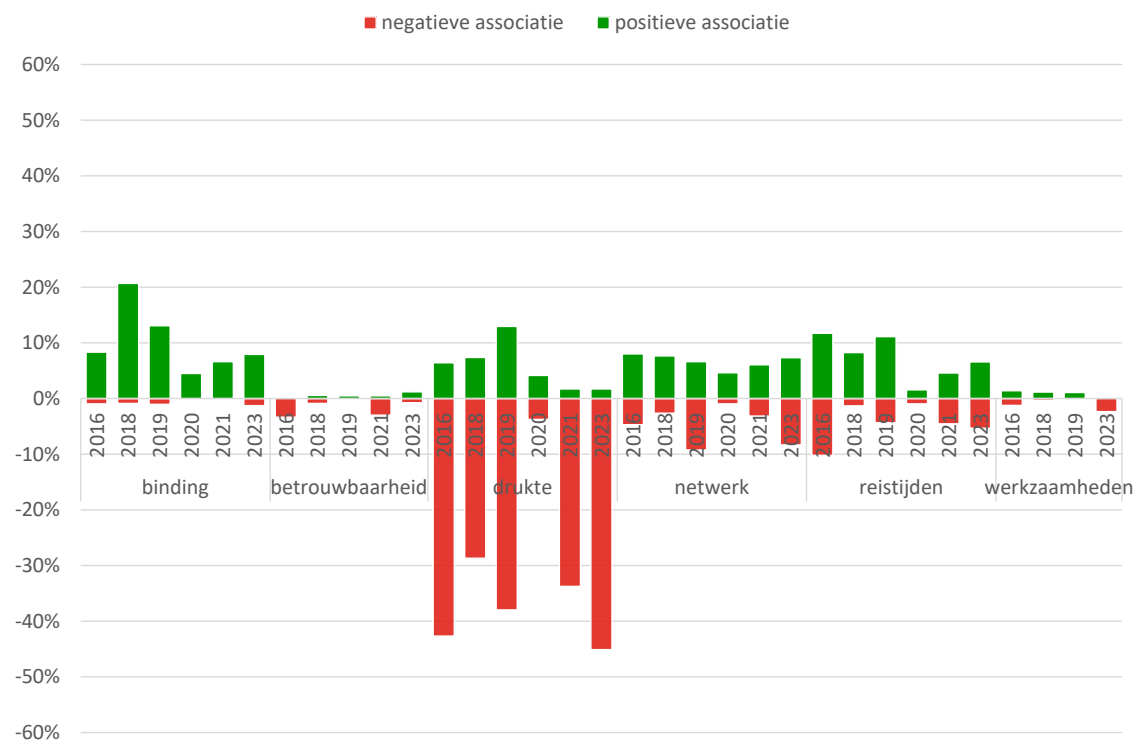
Die onderwerpen zijn binding (met de vervoerwijze), betrouwbaarheid van de reis, drukte, kwaliteit van het netwerk (hoe goed is de verbinding?), de reistijden en werkzaamheden.

De lagere waardering van de reis naar Zuidas onder autogebruikers lijkt vooral te maken te hebben met drukte en in mindere mate de verbinding.

Ook worden voor het eerst werkzaamheden genoemd als negatieve associatie.

Waar de coronaperiode bij de autogebruikers vooral leidde tot een forse afname van negatieve opmerkingen over drukte, werd dit in 2023 vaker genoemd dan voor covid-19. Net als in 2021 worden vaak opmerkingen gemaakt over de drukte binnen en rond Zuidas zelf en de oprit naar de A10 wordt regelmatig genoemd als locatie waar de doorstroming onder druk staat.

Daarnaast kwamen negatieve percepties over het wegennetwerk en de reistijden in 2023 relatief vaker voor. Tegelijkertijd had ook een toenemend aandeel autogebruikers juist een positieve perceptie over het wegennetwerk en de reistijd. Ook de binding met de vervoerwijze neemt sinds vorig jaar weer licht toe.



2023; N=205, gewogen

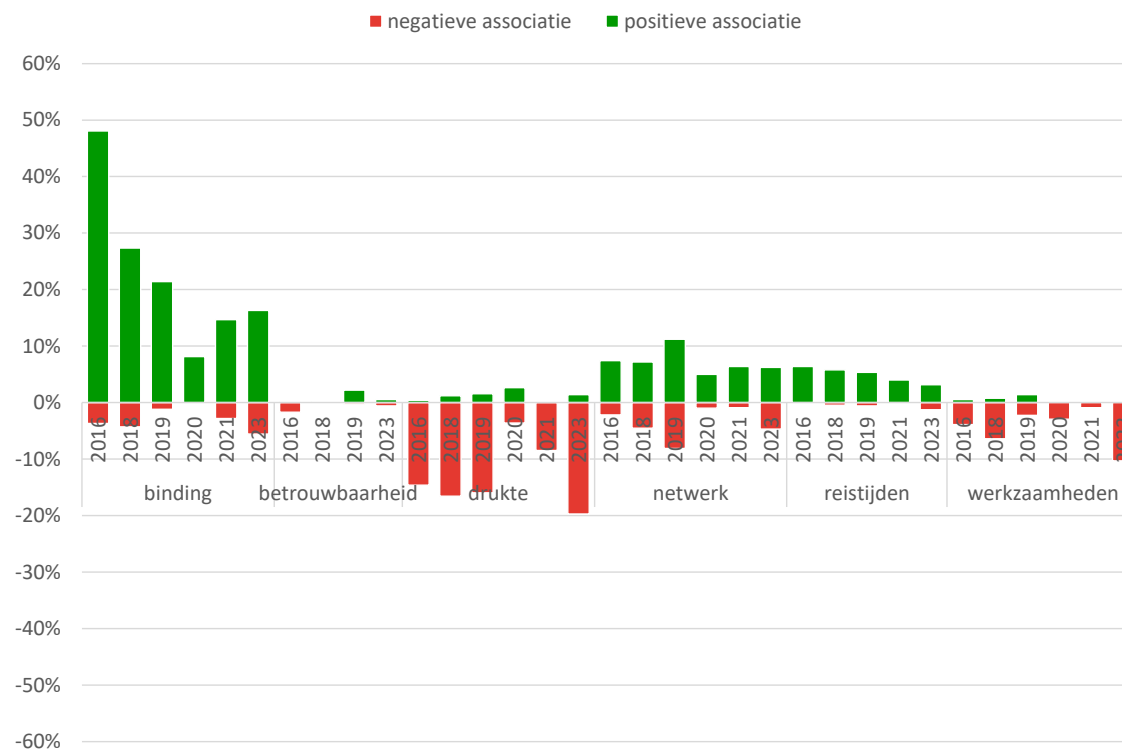
Waardering fietsers

Het algemene waarderingcijfer voor de fiets is gedaald ten opzichte van voorgaande jaren. Drukke en werkzaamheden lijken hiervoor de grootste boosdoeners te zijn; beide onderwerpen worden in 2023 vaker genoemd dan in de periode voor covid-19. Opvallend is dat de opmerkingen over drukke niet alleen gaan over andere modaliteiten op kruispunten, maar ook op het fietspad zelf. Respondenten ervaren overlast en voelen zich niet veilig door met name de snelheid van elektrische fietsers.

De mate van binding die fietsers hebben met hun vervoersmiddel is relatief groot en neemt sinds afgelopen jaar weer toe. Fietsen wordt gezien als sportief en gezond, een goed middel om even tot jezelf te komen en buiten te zijn. Met name de fietsroutes door de verschillende

parken in Amsterdam worden als positief ervaren.

De grote binding van fietsers met het vervoersmiddel is nog steeds zichtbaar in de opmerkingen van fietsers, maar vertoont wel een dalende trend: van bijna 50 procent in 2016 naar circa 15 procent in 2023. Ook is het aandeel negatieve associaties toegenomen. De reden dat fietsers binding minder vaak noemen hangt samen met andere negatieve factoren zoals hinder van bromfietsen en elektrische fietsen, ongewenst gedrag en drukke.



2023; N=221, gewogen

Waardering treinreizigers

Het algemene waarderingcijfer voor de trein is gedaald ten opzichte van voorgaande jaren.

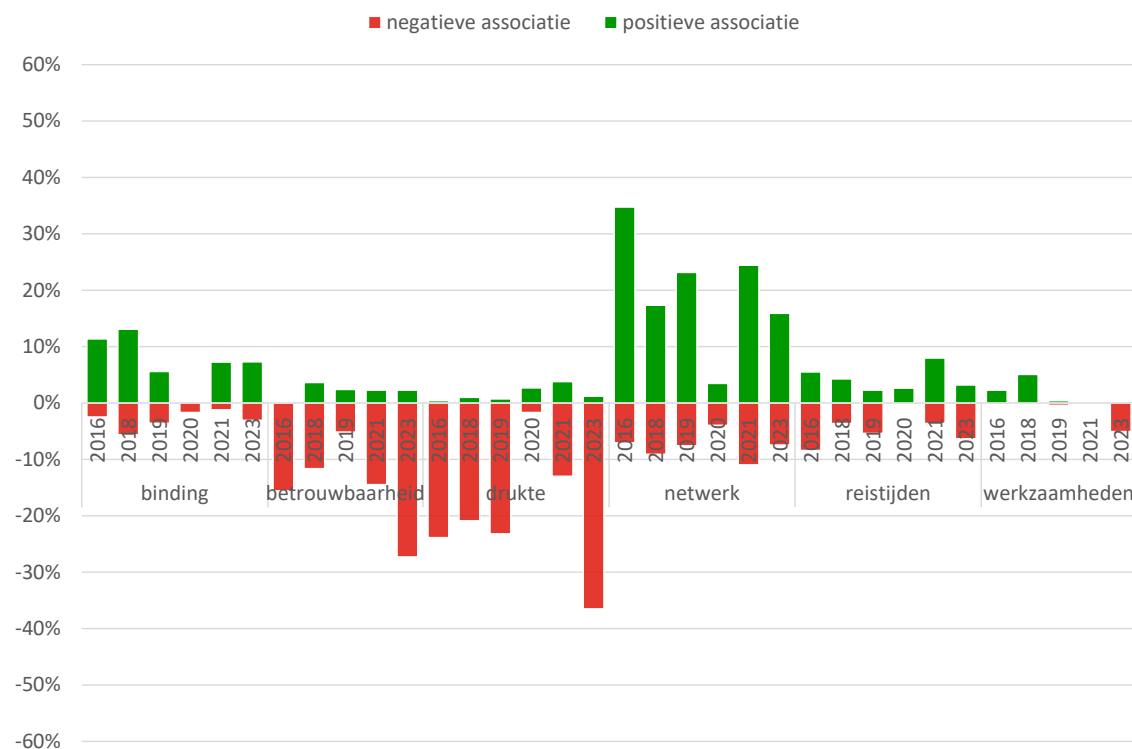
Betrouwbaarheid en vooral drukte worden vaker als negatieve factor genoemd. Met betrekking tot de ervaren drukte van treinreizigers gaan de opmerkingen over de drukte in de treinen zelf, maar ook over drukte op het station. Treinen zijn vaak te kort en er is veel uitval, waardoor de treinen die wel rijden overvol zijn. Uitval en storingen zijn daarmee hoofdoorzaken van het hogere aandeel negatieve uitingen over betrouwbaarheid en drukte.

Treinreizigers noemen relatief vaak de kwaliteit van de verbinding als positieve factor. Voor veel reizigers is er een goede verbinding met Station Zuid. Het aandeel positieve associaties

is echter wel gedaald ten opzichte van 2021.

Een ander veel genoemd onderwerp is de binding met het vervoermiddel. De waardering bevindt zich ongeveer op hetzelfde niveau als 2021. Veel genoemde argumenten zijn de mogelijkheid om te werken in de trein en de rit is vaak comfortabel.

Voor het eerst sinds 4 jaar werden ook werkzaamheden weer genoemd als negatieve factor op de reisbeleving.



2023; N=305, gewogen

Waardering bus-, tram- en metroreizigers

Het gemiddelde waarderingcijfer voor de bus, tram en metro is lager dan in 2021 (van 7,2 naar 6,8). Het aandeel negatieve percepties over betrouwbaarheid, drukte, kwaliteit van het netwerk en reistijd zijn allemaal veel hoger dan in 2021. Drukke wordt het meest genoemd als negatieve associatie maar in het bijzonder de perceptie over de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer is flink afgenomen in 2023.

Opvallend is verder dat er in 2023 een hoger aandeel respondenten aangeeft meer binding te voelen met het lokaal openbaar vervoer.

Sinds 2021 wordt in de enquête ook onderscheid gemaakt tussen bus, tram en metro. Met name de waardering voor de bus (6,5) valt dit jaar lager uit dan vorig jaar (7,4).

Dit is ook lager dan de tram (7,1) en metro (6,9). Deze waardering is vrijwel gelijk gebleven.

De daling van de waardering voor de bus heeft betrekking op drukte en betrouwbaarheid. De bus staat vaak in de file, waardoor er vertraging is.

Drukke en uitval zijn nog steeds de hoofdoorzaken van de relatief lage waardering van de metro. Het netwerk wordt wel als positieve factor ervaren.

Ook bij de tram zorgen drukte en betrouwbaarheid voor kritische opmerkingen. Trams zijn vaak vol en er vervallen veel ritten. Daarnaast wordt het verplaatsen van de tramhalte van lijn 5 van VU naar A.J. Ernststraat niet gewaardeerd, wat tot uiting komt in een toename van negatieve associaties met het netwerk.



2023; N=115, gewogen

Modal split hoofdvervoermiddel 2023

De vraag met welk vervoermiddel reizigers per trip de langste afstand afleggen levert de in de figuur hiernaast weergegeven verdeling ('modal split') op.

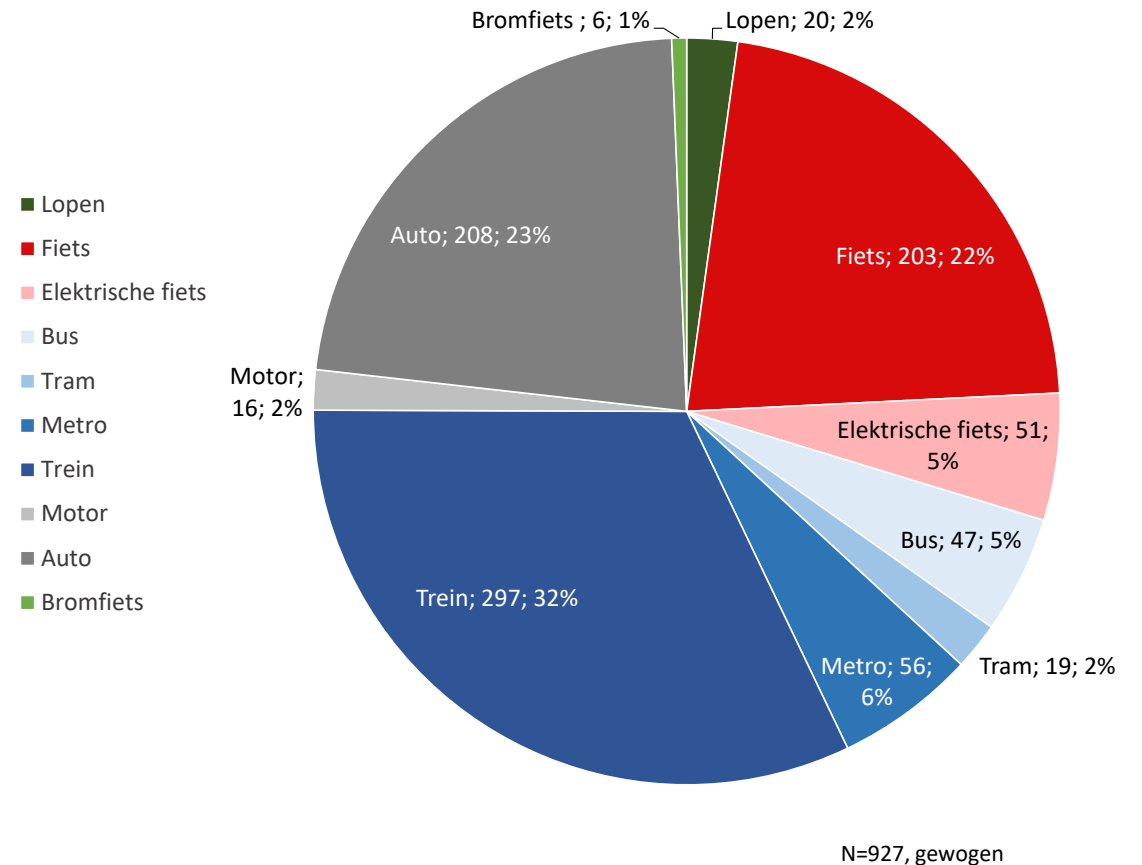
In 2023 waren er drie hoofdmodaliteiten: de fiets, de trein en de auto. Net als in 2021 heeft de trein het hoogste aandeel (32 procent). Naast de trein worden ook andere collectieve vervoerwijzen gebruikt: metro (6 procent); bus (5 procent) en de tram (2 procent). Daarmee komt het aandeel openbaar vervoer als hoofdvervoermiddel op 45 procent.

De fiets wordt door 22 procent als hoofvervoermiddel gebruikt. In 2021 was dit nog 26 procent. Het aandeel elektrische fiets is 6 procent. Ongeveer 1 procent van de respondenten gaf aan de bromfiets te gebruiken. Verder

is het aandeel speedpedelec beneden 1 procent.

Het gebruik van de auto ligt op 22 procent. Samen met de motor (2 procent) is het aandeel individueel vervoer dus 24 procent.

Deelvervoermiddelen (deelfietsen, deelauto's en deelbromfietsen) werden niet genoemd.



Modal split 2023

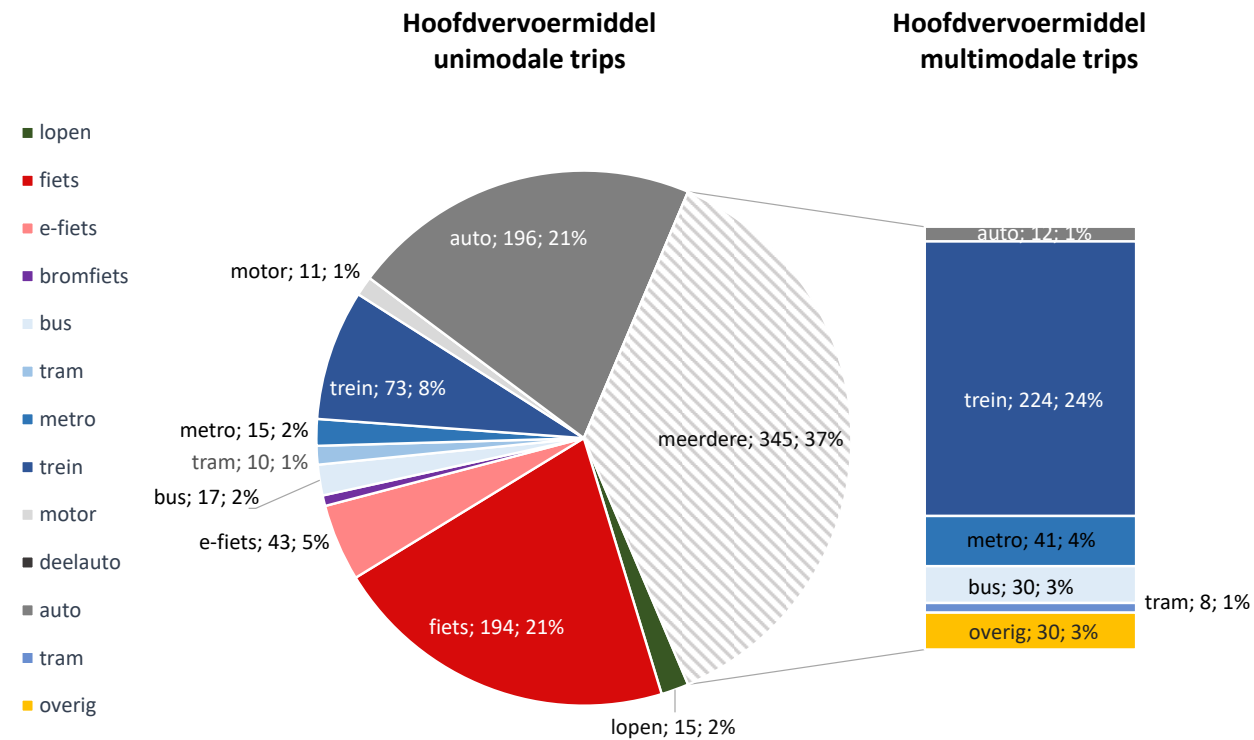
Unimodaal en multimodaal

In de figuur rechts is de modal split zoals weergegeven in het vorige diagram gesplitst in unimodale en multimodale trips. Unimodale trips zijn trips die met één vervoermiddel van deur tot deur zijn afgelegd. Multimodale trips zijn trips die met meerdere vervoerwijzen na elkaar zijn afgelegd.

Van de respondenten reist 60 procent unimodaal. Van deze unimodale groep reist een derde met de fiets, een derde met de auto en 13 procent met de trein. Overige unimodale vervoerwijzen zijn bus, tram of metro (3 procent van het aantal unimodale trips), elektrische fiets (7 procent), bromfiets (1 procent) en motor (2 procent).

De overige 40 procent van de reizigers

reist multimodaal. Van deze groep neemt de trein het grootste aandeel in (65 procent van de multimodale trips, 24 procent van alle trips). Metro, bus en tram nemen samen een aandeel van 23 procent in (respectievelijk 12, 9 en 2 procent). Het aandeel van de auto als hoofdvervoermiddel bij een multimodale trip is 3 procent.



N=927, gewogen

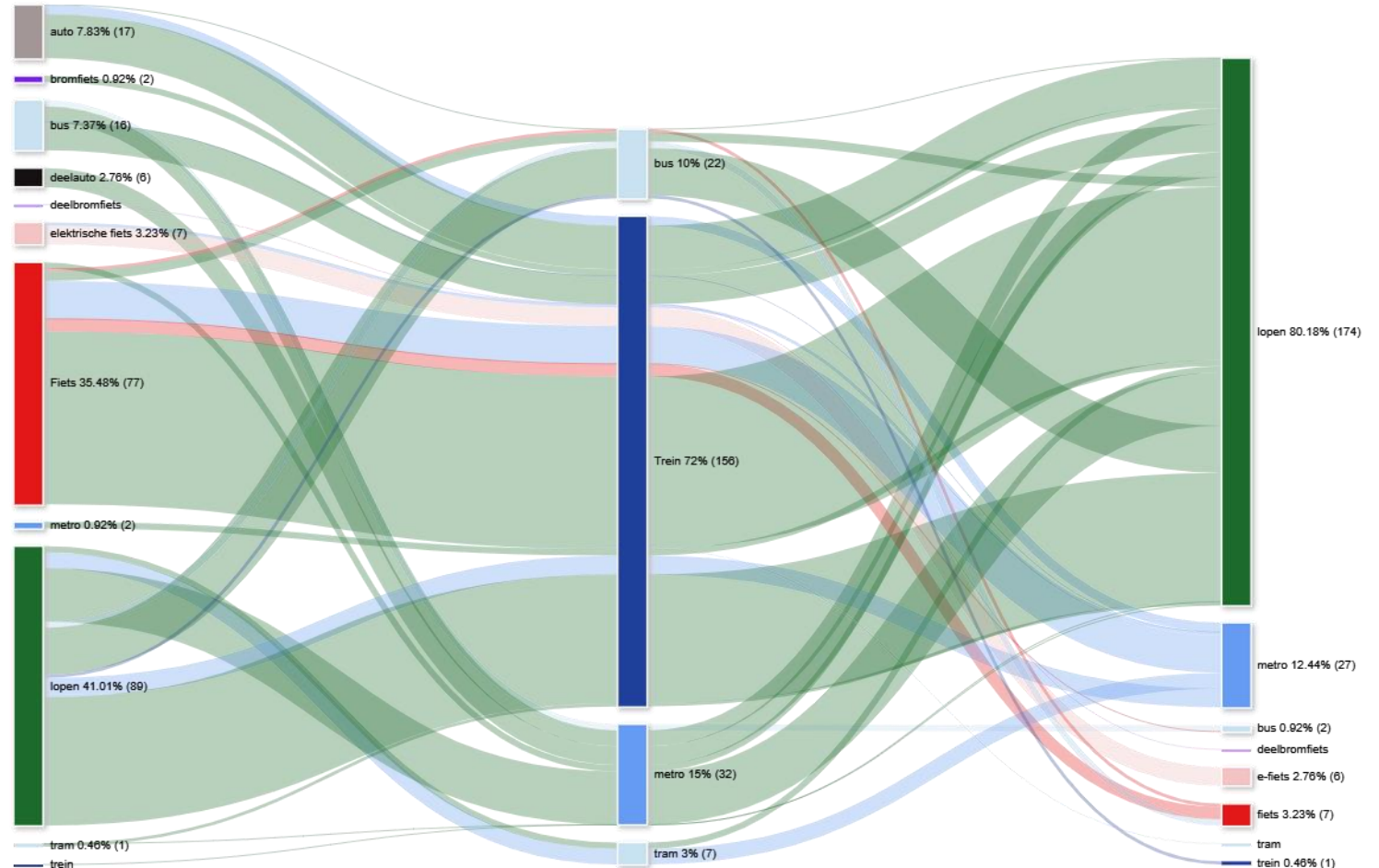
Voor- en natransport

De manier van verdeling van voor- en natransport voor collectieve vervoerwijzen is weergegeven in de afbeelding hiernaast. De trein neemt als hoofdtransportmiddel het grootste aandeel in (71 procent van multimodale vervoerwijzen).

Als voortransport worden lopen en fietsen het meest gebruikt, beide 35 procent. Ook de auto en de tram worden gebruikt als voortransportmiddel (beide 5 procent). De trein is dan in bijna alle gevallen het hoofdvervoermiddel.

Lopen wordt als natransportmiddel het meest gebruikt; ongeveer bij 75 procent van de verplaatsingen is lopen de manier om van station of OV-halte bij de bestemming te komen. Daarna volgt de metro in 10 procent van de gevallen. Fietsen wordt relatief weinig als natransport gebruikt.

De meest voorkomende vervoerketen is fiets – trein – lopen (20 procent). Ook lopen – trein – lopen komt veel voor (17 procent).



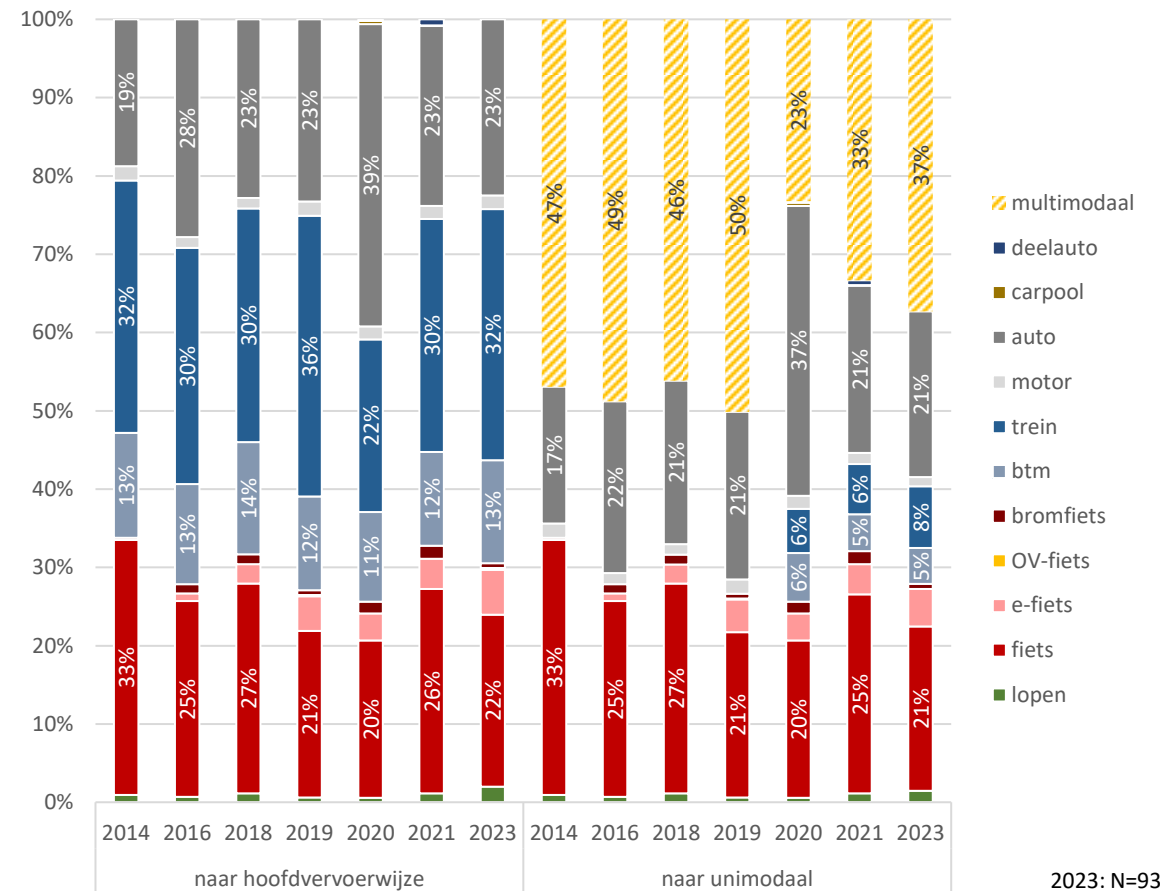
Trend modal split 2014 - 2023

Vanaf 2014 is elke editie de modal split van respondenten gevraagd voor de groepen die werkzaam zijn in, of Zuidas uit zakelijke motieven bezoeken. Als wordt gekeken naar het vervoermiddel waar de langste afstand mee wordt afgelegd, dan wordt het meest gebruik gemaakt van de trein (rond 30 procent), de auto (tussen 23 en 28 procent), en de fiets (tussen 20 en 33 procent). Het jaar 2020 vormde in veel opzichten een uitzondering, allereerst vanwege het thuiswerkadvies, en daarnaast vanwege de voorkeur voor private vervoermiddelen in plaats van collectieve tijdens de pandemie. Dit is duidelijk zichtbaar in de figuur, waar de auto een aandeel bereikte van 39 procent als hoofdvervoermiddel naar Zuidas. Het aandeel van de trein nam af naar 22 procent.

In 2021 en 2023 lijkt de oude verdeling deels weer terug te keren: de aandelen van auto en trein liggen weer binnen de oude marges. Het aandeel fietsers is wel gedaald in 2023 t.o.v. 2021, naar 22 procent.

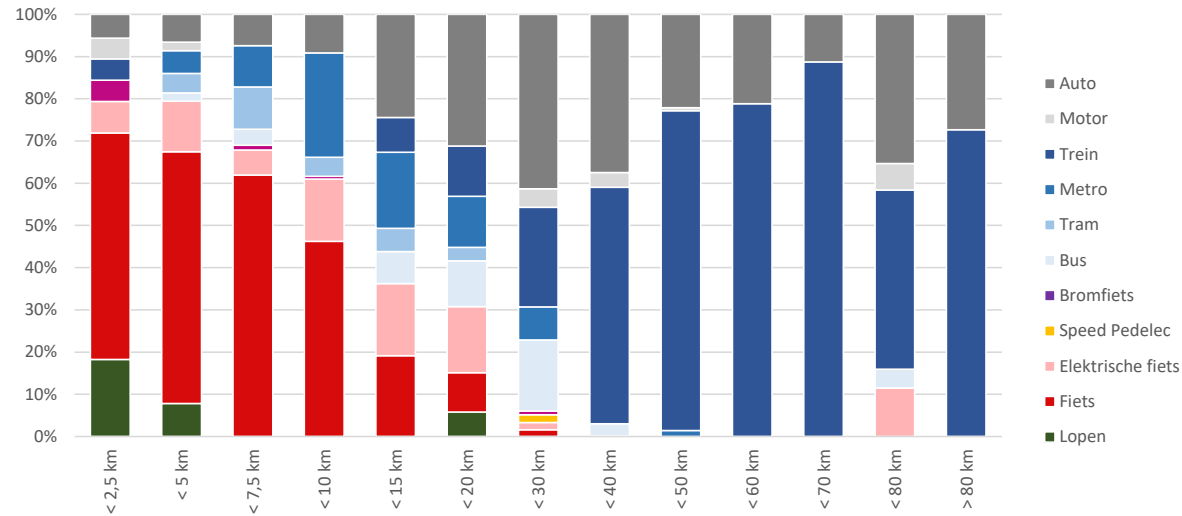
Wanneer wordt gekeken naar de unimodale trips valt op dat het aandeel multimodaal vervoer in 2023 lager is dan voor de pandemie. Voor de pandemie bedroeg dit ongeveer 50 procent, tegenover 33 procent in 2021 en 37 procent in 2023.

Daarnaast wordt de fiets als unimodaal vervoermiddel in 2023 iets minder vaak gebruikt dan in 2021, namelijk 21 procent. Het aandeel openbaar vervoer is vrijwel gelijk gebleven (ongeveer 12 procent).



Modal split per afstandsklasse

Modal split per afstandsklasse (procentueel)



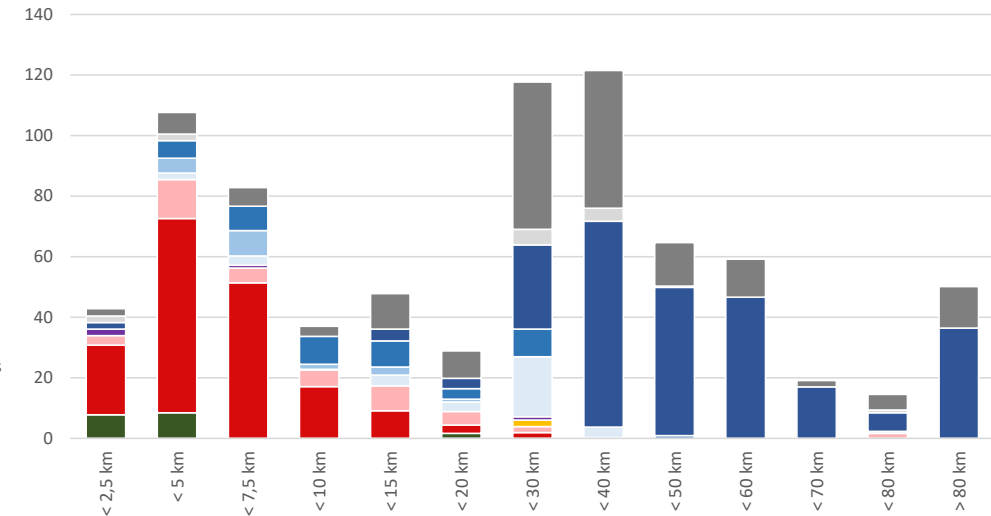
Bij 812 respondenten is de globale afstand tussen woonplaats en werklocatie achterhaald, waarmee het mogelijk is de modal split per afstandsklasse weer te geven. Deze is in het linkerdiagram procentueel weergegeven en rechts in absolute aantallen.

Tot een afstand van ongeveer 10 kilometer gebruikt 60 tot 70 procent van de respondenten de fiets of elektrische fiets. Het aandeel auto op deze

afstanden varieert tussen 5 en 10 procent. Bij een afstand tussen 7,5 en 10 kilometer wordt relatief veel gebruik gemaakt van de metro.

De elektrische fiets is bij een afstand tussen 15 en 20 kilometer, na de auto, het meest gebruikte vervoermiddel (17 procent). Boven 30 kilometer afstanden neemt in het bijzonder de trein het van de fiets over.

Modal split per afstandsklasse (aantallen)



Het aandeel autogebruiker schommelt vanaf een afstand van 15 kilometer tussen de 20 en 40 procent met uitzondering van de afstandsklasse 60-70 kilometer.

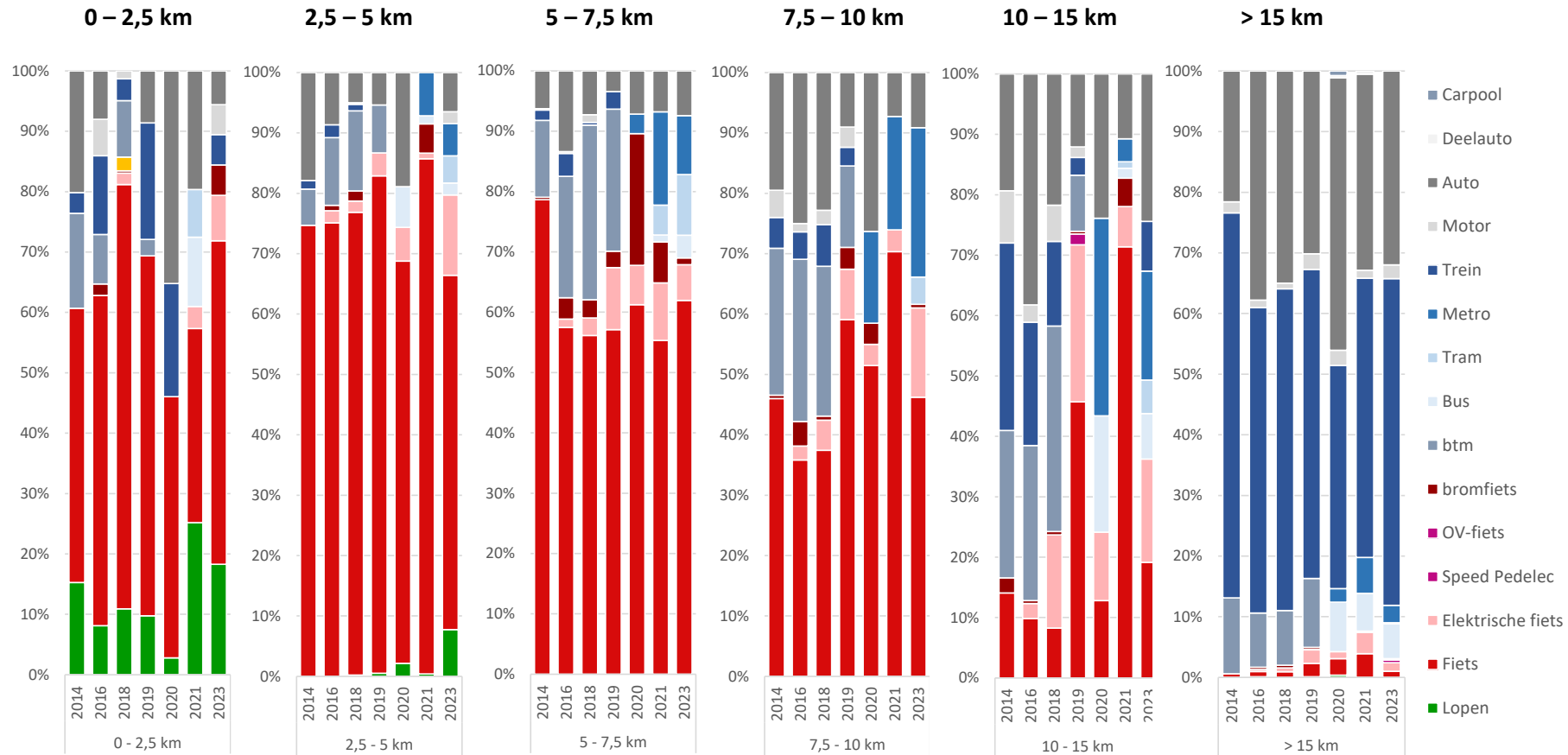
De meeste respondenten wonen tussen 20 en 40 kilometer van de Zuidas (zie rechterdiagram). Daarnaast zijn er ook veel respondenten die tussen 2,5 en 5 kilometer van de Zuidas wonen.

N=812, gewogen

Trend modal split naar afstandsklasse

Bijgevoegd diagram laat de ontwikkeling van de modal split zien vanaf 2014 per afstandsklasse. Omdat het hier gaat om enkele honderden per jaar en enkele tientallen per afstandsklasse zijn de resultaten vooral indicatief.

Over het algemeen valt in 2023 een hoger gebruik van de elektrische fiets op bij afstanden tot 15 kilometer, met uitzondering tussen 5 en 10 kilometer.



Gemiddelde afstand per modaliteit

Voor de personen die in Zuidas werken en waarvan een herkomst bekend is, is de gemiddelde afstand berekend vanaf 2014*. In de figuur is de invloed van covid19 duidelijk zichtbaar als een dip in de gemiddelde afstand die in 2020 werd afgelegd.

Omdat het hier over gemiddelde afstand gaat, lijkt deze afname te wijzen op een relatie tussen de mate van thuis werken en afstand. Voor zowel auto als trein ligt de gemiddelde afstand in 2023 weer in het verlengde van 2019. Voor de trein is de gemiddelde afstand zelfs gestegen.

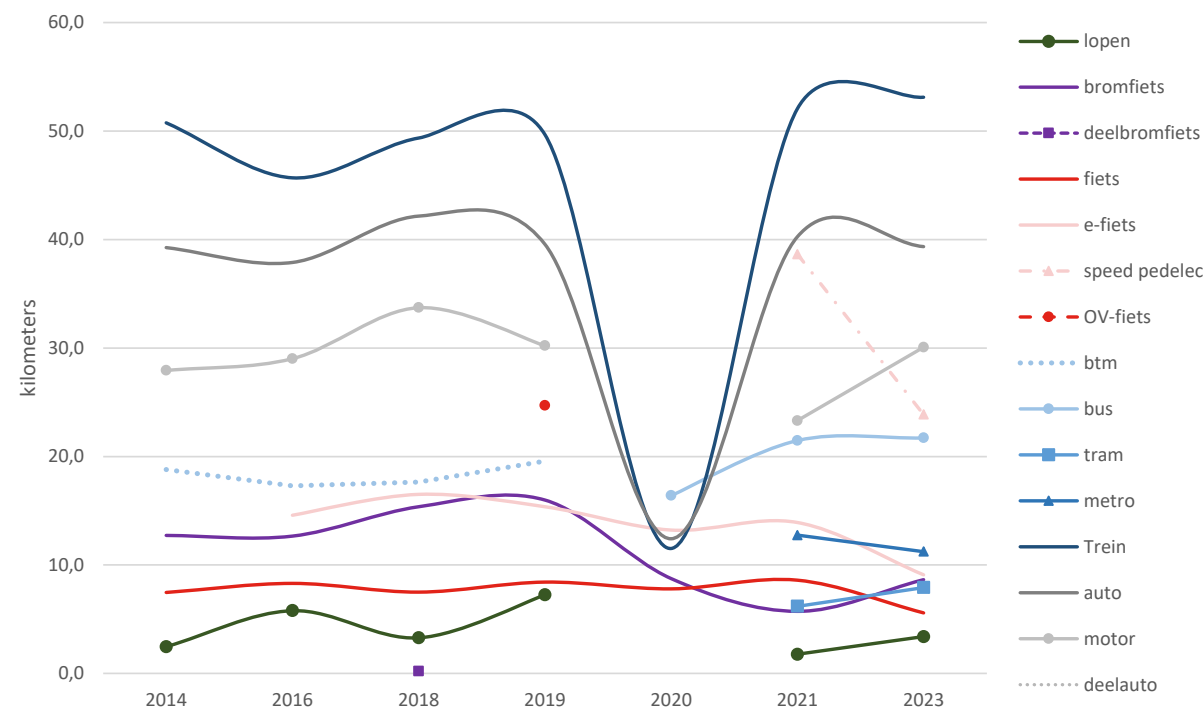
Voor zowel de fiets als elektrische fiets is de gemiddelde afstand gedaald t.o.v. 2021. De gemiddelde afstand voor de fiets ligt in 2023 op ongeveer 6 kilometer. Voor de elektrische fiets is dit ongeveer 9 kilometer. Ook voor de speedpedelec is de gemiddelde afstand gedaald t.o.v. vorig jaar. Het

aandeel respondenten dat van dit vervoermiddel gebruik maakt is nog steeds zeer klein.

Sinds 2020 wordt er apart onderscheid gemaakt tussen bus, tram en metro. Voor 2020 was dit één categorie. De gemiddelde afstand die dit jaar met de bus wordt gereden is t.o.v. 2021 vrijwel gelijk gebleven. De afstand per metro is gemiddeld met 1 kilometer gedaald en de afstand per tram is gemiddeld met 1 kilometer gestegen.

De gemiddelde afstand die met de bus wordt gereden blijft hoger dan tram en metro. Dit past in het aanbod van openbaar vervoer in de regio: de meeste kernen op middelgrote afstand zijn voornamelijk via bus bereikbaar.

* In Bijlage 4 is de verdeling per postcode 6 van 2023 cartografisch weergegeven.



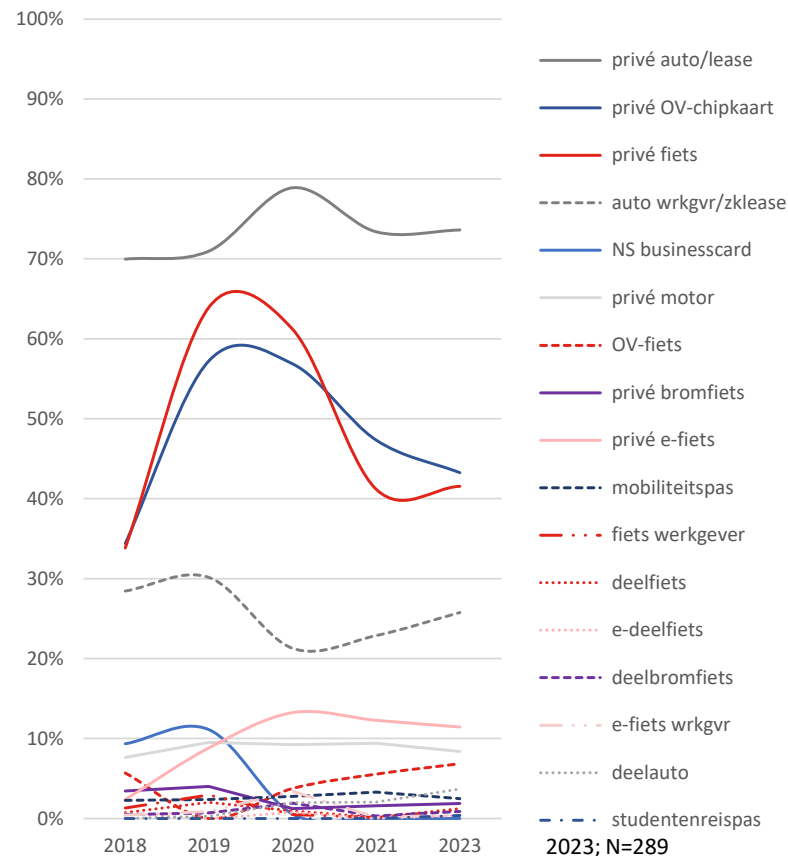
Beschikbaarheid vervoermiddelen

In de figuren is per hoofdvervoerwijze weergegeven welke vervoermiddelen respondenten, hoofdzakelijk gebruik makend van de aangegeven vervoermiddelen, ter beschikking hebben. Hierbij is een vergelijking gemaakt vanaf 2018.

Van de auto- en motorgebruikers heeft in 2023 ongeveer 75 procent de beschikking over een eigen auto. Het aantal autogebruikers dat over een eigen fiets beschikt is iets gestegen t.o.v. 2021 en ligt net boven 40 procent. Het aandeel dat een persoonlijke OV-chipkaart heeft, neemt vanaf 2020 af en is in 2023 bijna 45 procent.

Meer dan 85 procent van de respondenten die in 2023 met de (e-)fiets komt heeft een eigen fiets. Dit aandeel was in 2021 nog 92 procent. Het aandeel met een eigen e-fiets en auto blijft beide ongeveer 30 procent. De stijging van beschikbaarheid van deelauto en -fiets in 2021 is in 2023 weer afgenomen naar respectievelijk 11 en 1 procent. Verder beschikt bijna 60 procent over een eigen OV-chipkaart. Dit was in 2021 nog iets meer dan 70 procent.

Hoofdvervoermiddel auto en motor



Hoofdvervoermiddel fiets en E-fiets



Beschikbaarheid vervoermiddelen

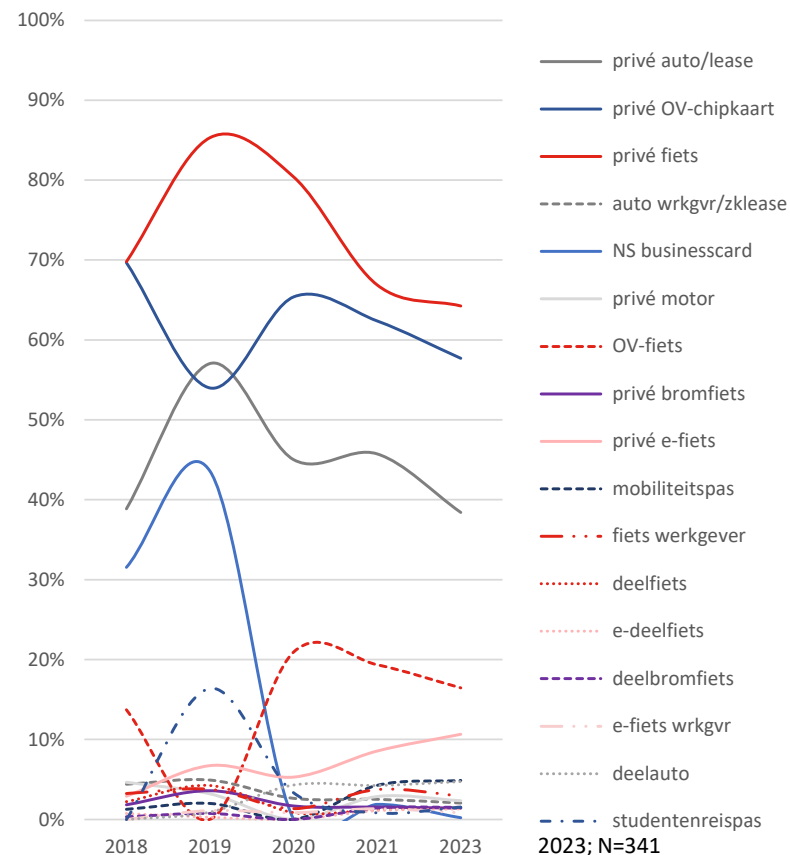
De eigen fiets blijft met 65 procent in 2023 het vervoermiddel met de meeste beschikbaarheid voor treingebruikers. Ongeveer 15 procent kan gebruik maken van de OV-fiets en het aandeel met een e-fiets is 11 procent.

Het aandeel met een eigen auto is gedaald van ongeveer 45 procent in 2021 naar 38 procent dit jaar. Ook de respondenten met een eigen OV-chipkaart is licht gedaald van 62 procent naar 58 procent.

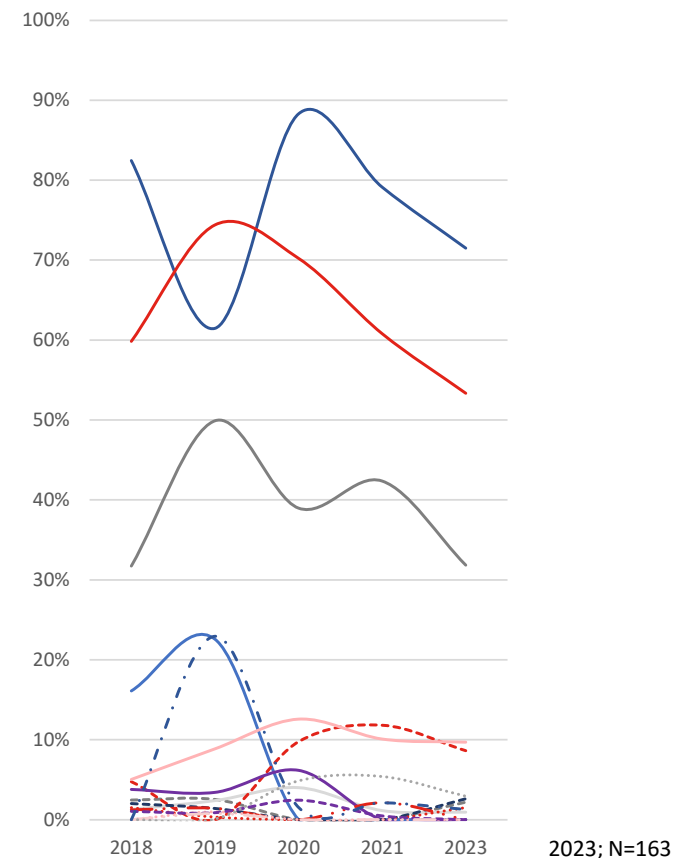
Voor gebruikers van de bus, tram of metro is logischerwijs vooral het bezit van een OV-chipkaart hoog (71 procent). Dit aandeel daalt sinds 2021. De eigen fiets is voor 53 procent nog beschikbaar, maar ook hier is een daling zichtbaar ten opzichte van eerdere jaren. Het autobezit is met 32 procent lager dan in 2021.

De NS businesscard is zowel bij treingebruikers als reizigers met bus tram of metro sinds 2020 niet meer beschikbaar.

Hoofdvervoermiddel trein



Hoofdvervoermiddel bus, tram, metro

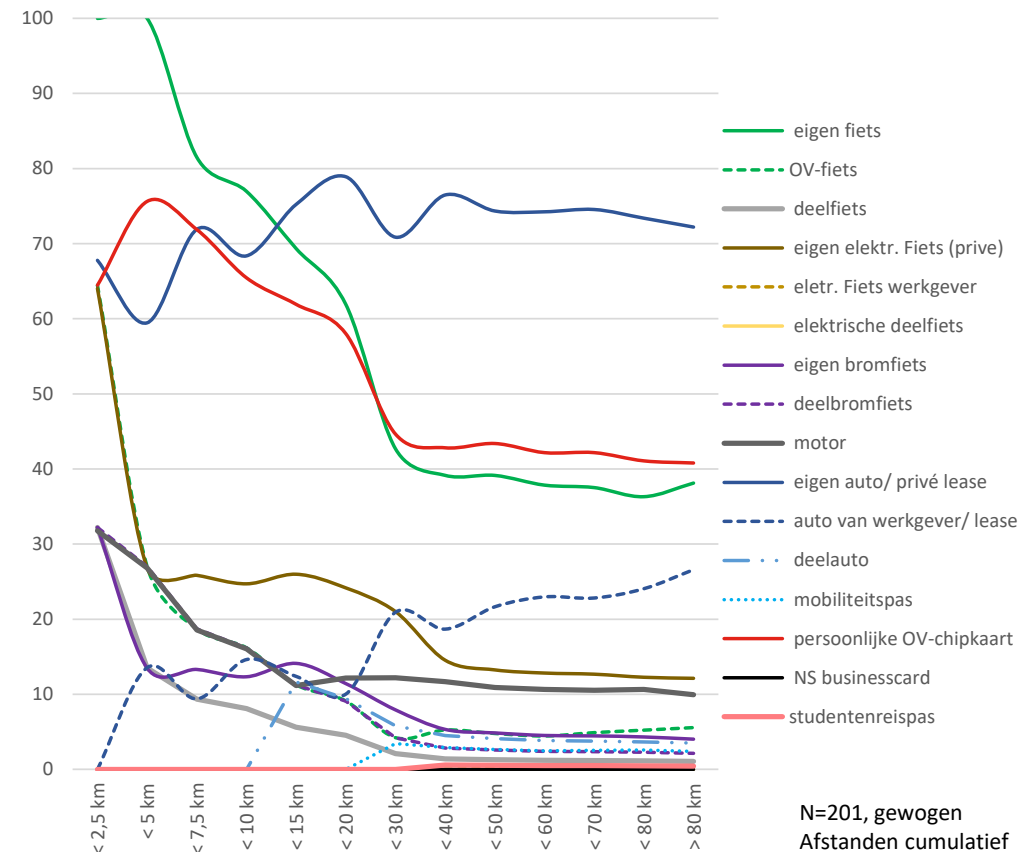


Vervoersalternatieven autogebruikers

Voor de auto- en motorgebruikers in 2023 is ingezoomd op de beschikbaarheid van vervoersmiddelen, afgezet tegen de afstand tussen woonplaats en werkplek.

Tot een afstand van 5 kilometer beschikken alle respondenten over een eigen fiets. Tussen 5 en 20 kilometer daalt dit aandeel naar ruim 60 procent. Bij een afstand boven 20 kilometer blijft het aandeel met een eigen fiets ongeveer 40 procent.

De beschikbaarheid van de eigen auto is hoog (bijna 70 procent) voor werkenden binnen 2,5 kilometer, waarschijnlijk omdat de categorie van personen die zowel woont als werkt in Zuidas is meegeteld. Op een afstand tot 5 kilometer is beschikbaarheid van auto het laagst. Bij afstanden boven 5 kilometer schommelt het aandeel tussen 70 en 80 procent.



Incentives reisgedrag automobilisten

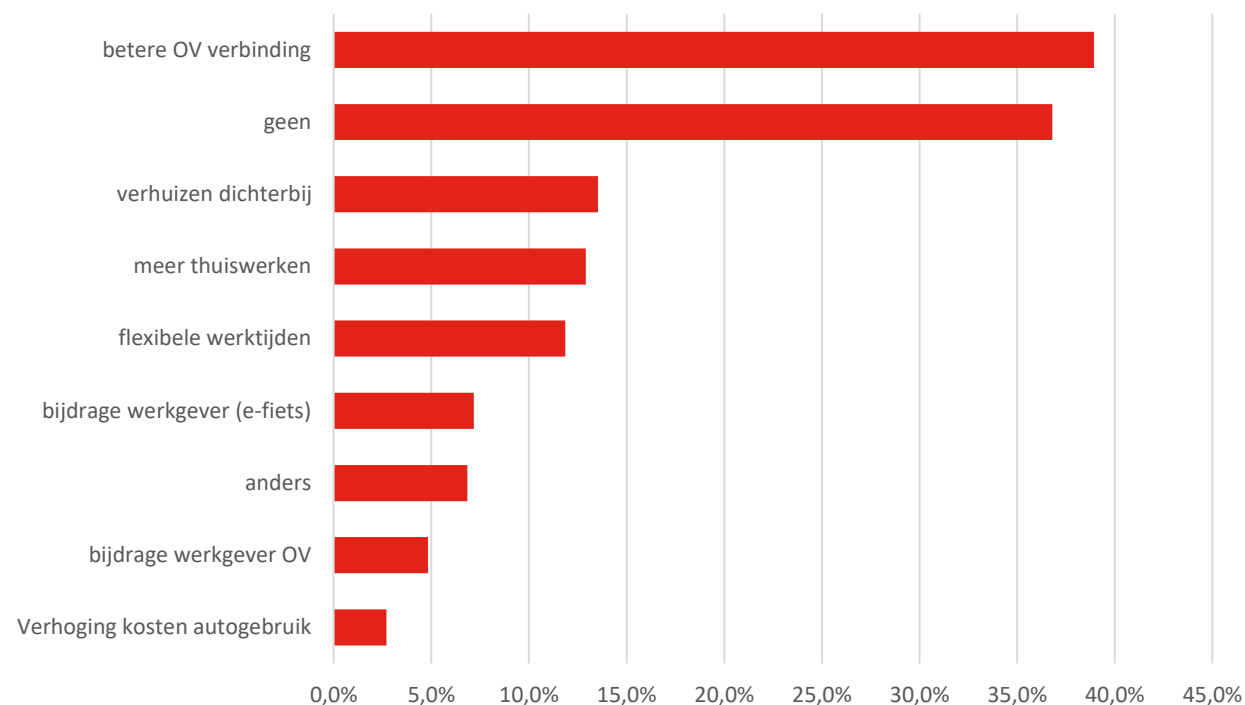
Van de respondenten die als hoofdmodaliteit auto hadden ingevuld, kan ca. 37,0 procent niet overgehaald worden om op een andere wijze naar werk te reizen.

Met een betere OV verbinding overweegt 38,9 procent van de respondenten om op een andere manier te reizen.

Verder worden verhuizen dichterbij, meer thuiswerken en flexibele werktijden door respectievelijk 13,5, 12,9 en 11,9 procent van de respondenten als optie gezien voor een verandering in het reisgedrag.

Een bijdrage vanuit de werkgever om bijvoorbeeld een elektrische fiets aan te schaffen of te stimuleren om met ov te reizen worden door 5 à 7 procent van deze groep als incentives beschouwd om de auto te laten staan.

Circa 7,0 procent van de respondenten geeft een andere incentive aan. Een punt dat vaker genoemd wordt, is het goedkoper maken van het OV.



N=225

Parkeren

Van de in de Zuidas werkende personen die de auto gebruiken als hoofdtransportmiddel, parkeert 86 procent op een parkeerlocatie die ter beschikking is gesteld door de werkgever. De rest parkeert in het openbare areaal. Voor ruwweg de helft van deze restgroep worden de kosten betaald door de werkgever.

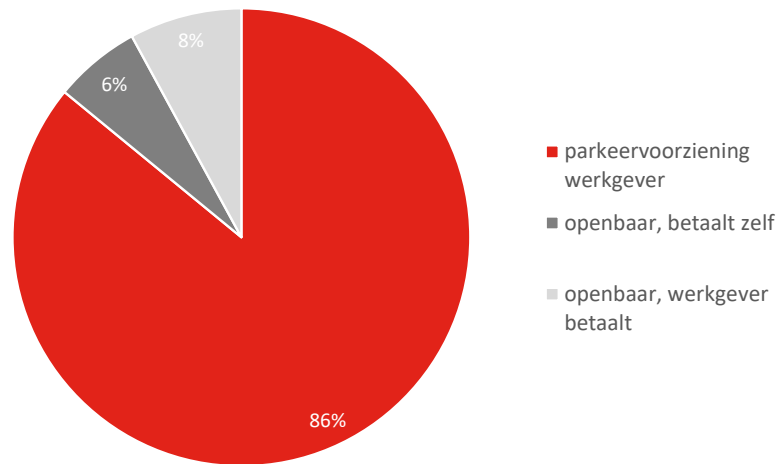
Circa 30 procent van de respondenten die in het openbare areaal parkeert, parkeert op een P+R terrein. Respondenten gaven hierbij aan bij P+R RAI, Olympisch Station of Noord te parkeren.

Van de fietsers parkeert 60 procent in een voorziening van de werkgever. De resterende 40 procent parkeert in een openbare voorziening (ca. 41 procent), of op straat (57 procent).

De overblijvende groep parkeert in een privévoorziening.

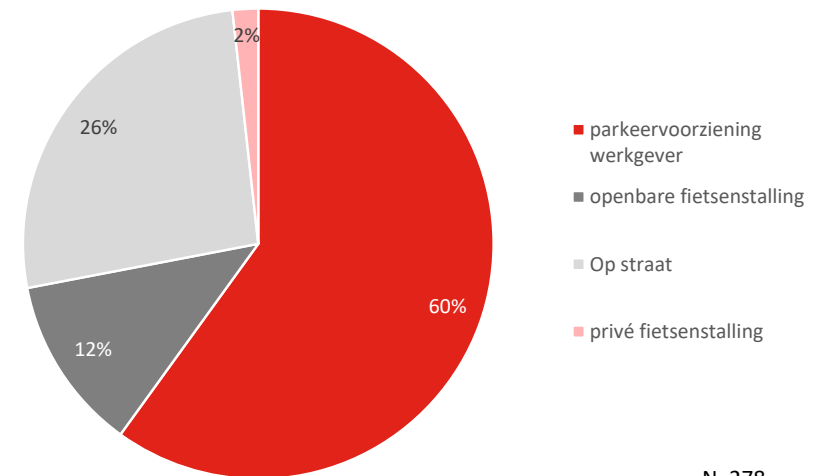
Meer dan 40 procent van de groep fietsers die in een openbare fietsenstalling parkeert, doet dit in de Strawinsky-stalling. Daarna volgt de Mahler-stalling waar 37 procent van deze groep parkeert.

auto



N=200

fiets

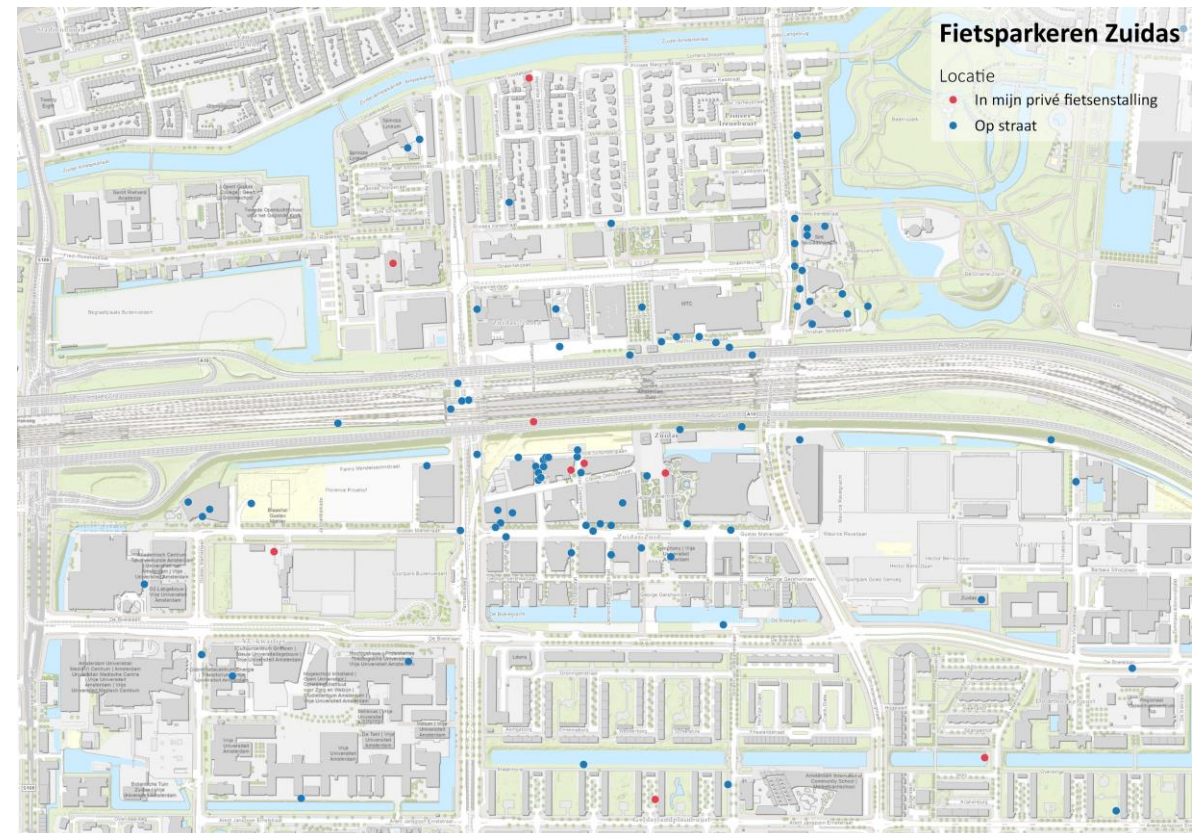


N=278

Fiets parkeren straat en privé

Aan respondenten die de fiets op straat of in een privéstelling parkeren, werd gevraagd of zij deze locatie op een kaart konden aangeven. De resultaten zijn weergegeven op naastgelegen kaart. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen op straat parkeren en in een privé stalling

Door de respondenten wordt voornamelijk op straat geparkeerd. Dit gebeurt verspreid door de gehele Zuidas. Met name ten Zuiden van Station Zuid langs de Gustav Mahlerlaan en het Noorden van de Benjamin Brittenstraat. Verder wordt ten Oosten van het kruispunt Strawinskyiaan – Beethovenstraat relatief veel op straat geparkeerd.



N=103

Redenen om niet te fietsen

Door de jaren heen is aan respondenten die de auto als deur-tot-deur vervoermiddel gebruiken gevraagd om welke redenen zij niet van de fiets gebruik maken. Zij konden meerdere redenen opgeven.

Het aandeel respondenten dat de auto van deur tot deur gebruikt is sinds 2014 min of meer gelijk gebleven. In 2020 was dit aandeel gestegen naar 39 procent, maar sinds vorig jaar is het aandeel weer 20 procent van de respondenten.

Het aandeel automobilisten dat afstand noemt als reden is in 2020 gedaald tot ruim 60 procent (alsnog wel de vaakst genoemde reden) en daarna gestabiliseerd.

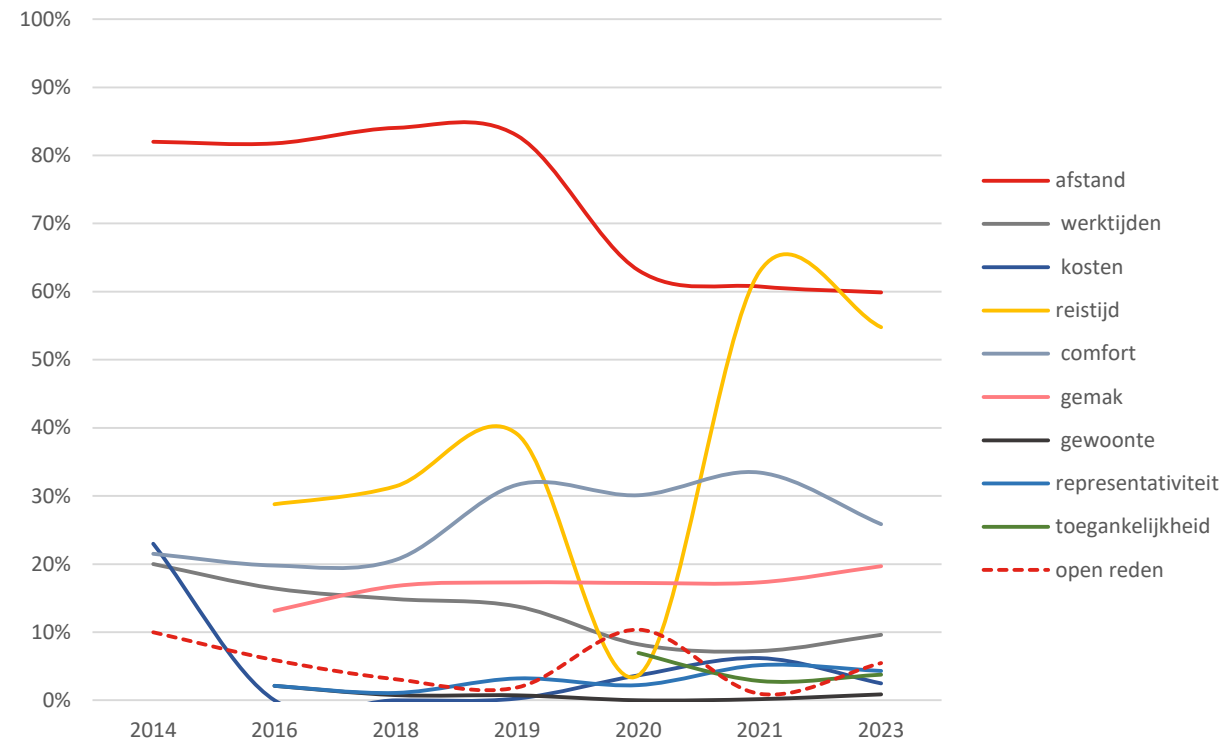
Reistijd als factor om niet te fietsen wordt door iets meer dan de helft van de automobilisten genoemd. Hiermee lijkt de trend van een toename van deze reden (de trendbreuk van de

pandemie buiten beschouwing gelaten) verbroken.

Het merendeel van de respondenten noemt naast reistijd ook afstand als factor. Opvallend is wel dat de gemiddelde afstand waarmee met de auto wordt gereisd is afgenomen ten opzichte van 2021.

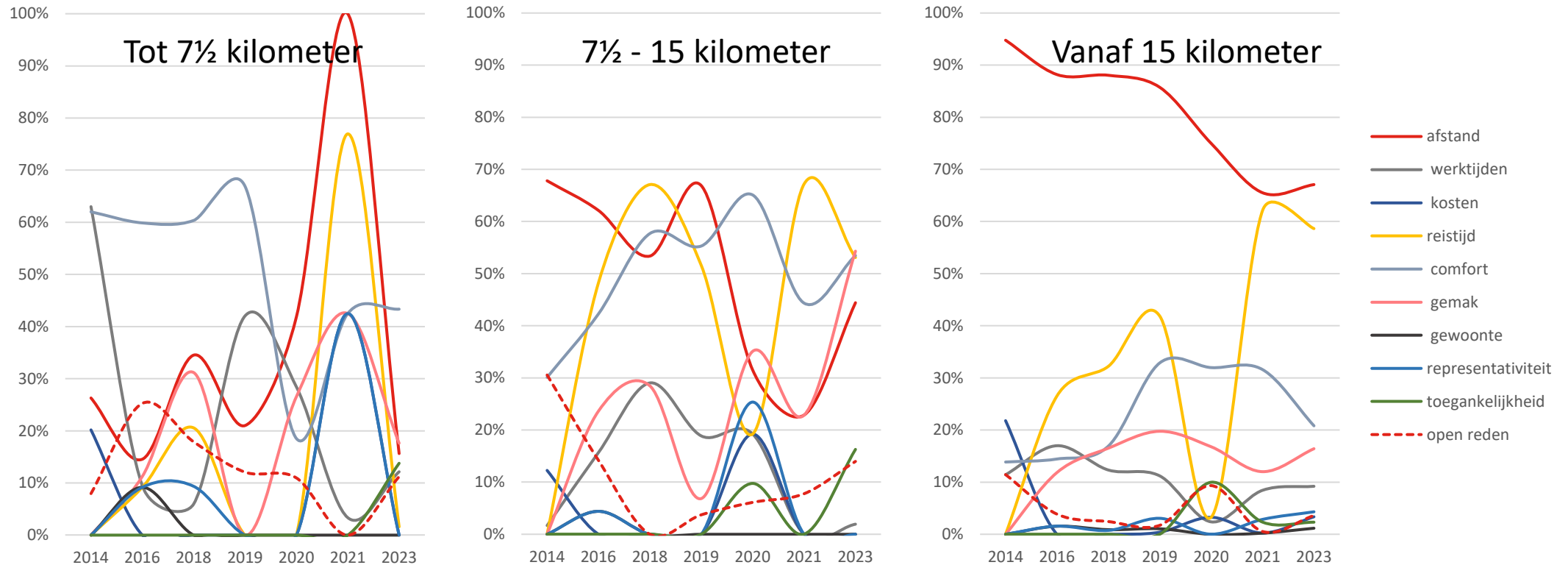
Het aantal keren dat comfort wordt genoemd is, na een aantal jaren stabiel te zijn, licht afgenomen. Gemak wordt daarentegen iets vaker genoemd dan voorgaande jaren (20 procent). Redenen als werktijden, representativiteit, toegankelijkheid en kosten worden door ongeveer 5 tot 10 procent van de respondenten genoemd.

Open redenen die werden genoemd waren voornamelijk medisch van aard of hadden betrekking op veiligheid en weersomstandigheden.



N = 190

Redenen om niet te fietsen



In bovenstaande figuren zijn de redenen weergegeven naar afstandsklasse. Op korte afstand lijkt in 2023 vooral comfort een grote rol te spelen.

Op middellange afstand worden comfort, reistijd en gemak door het merendeel van de respondenten in deze groep genoemd.

Op langere afstand is logischerwijs de factor afstand van grote betekenis. Na een jarenlange daling is dit aandeel in 2023 licht gestegen.

Redenen geen OV

Als deur-tot-deur automobilisten dezelfde vraag wordt gesteld over het gebruik van het openbaar vervoer, dan valt op dat zowel werktijden, gemak, gewoonte en toegankelijkheid in 2023 vaker werden genoemd dan in 2021.

De reden 'kosten' nam in 2023 af van 18 procent in 2021, naar 11 procent van de automobilisten.

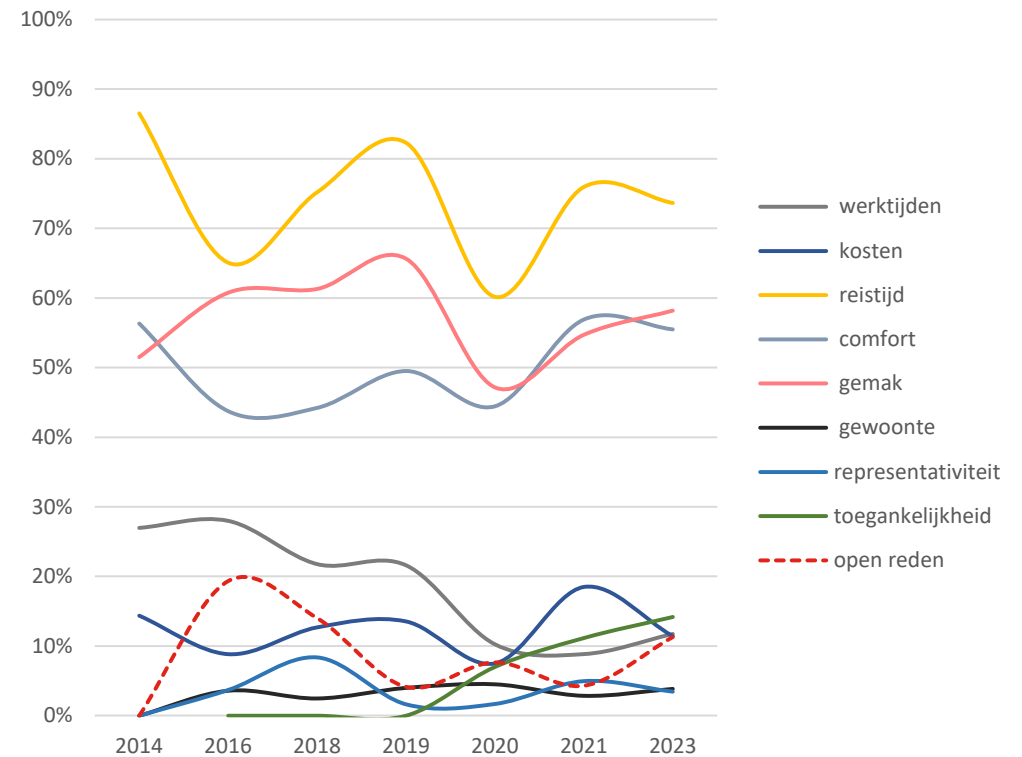
Daarnaast zijn reistijd, comfort en representativiteit als reden om geen ov te gebruiken ook licht afgenomen in 2023 t.o.v. 2021.

Circa 75 procent van de respondenten noemde reistijd. Gemak wordt door 58 procent als reden aangegeven en comfort door 55 procent.

Een klein deel van de respondenten vindt gewoonte en representativiteit een reden om niet met het ov te gaan.

Vanaf 2020 wordt toegankelijkheid als reden meegewogen in de uitkomsten. Elk jaar gestegen tot 14 procent in 2023.

Het aandeel respondenten dat open redenen noemde is gestegen t.o.v. 2021. Redenen die vaker werden genoemd hebben betrekking op de betrouwbaarheid van het ov, medische redenen en flexibiliteit.



N = 190

Redenen om wel te fietsen

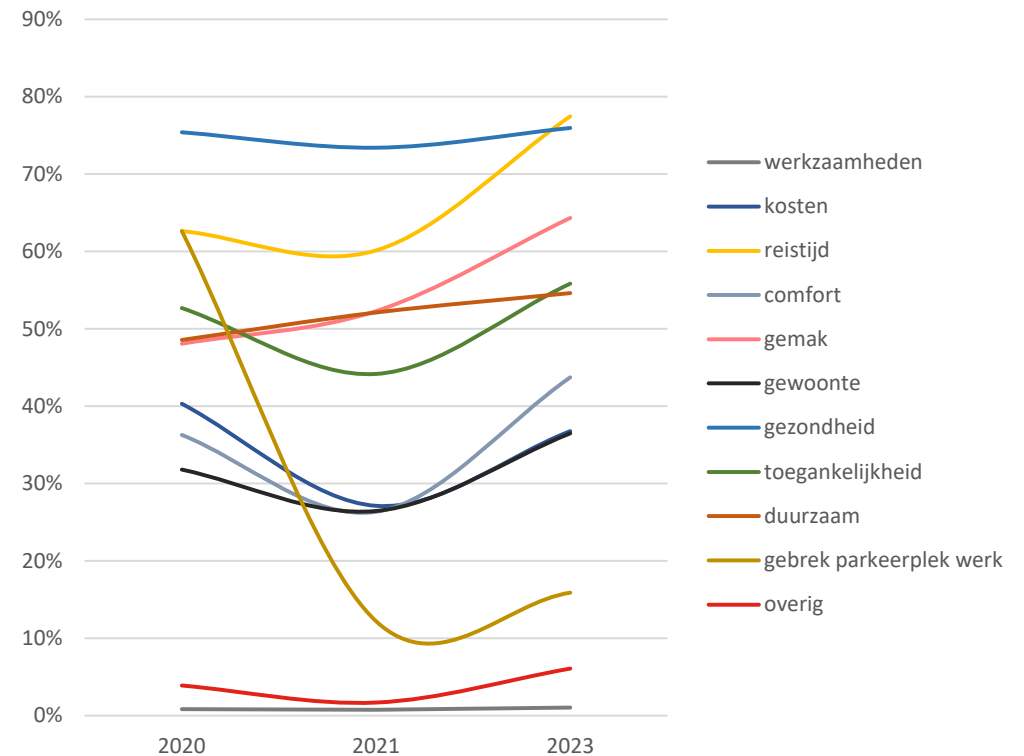
Sinds 2020 wordt ook gekeken naar redenen die respondenten opgeven om wél te fietsen naar Zuidas.

Opvallend is dat alle redenen vaker worden genoemd t.o.v. 2021. Het aandeel toegankelijkheid, comfort, gewoonte en kosten is daarbij in 2023 weer ongeveer even hoog als in 2020.

Reistijd als reden laat een hoge stijging zien t.o.v. vorige jaren en wordt door 77 procent van de respondenten als reden aangegeven. Daarnaast scoort gezondheid ook nog altijd hoog met circa 75 procent. Ook gemak is flink gestegen van ca. 50 procent in 2020 en 2021 naar 64 procent in 2023.

Het gebrek van parkeerplekken bij werk en werkzaamheden zijn redenen die weinig worden genoemd.

De meest genoemde reden bij overig is 'lekker om te fietsen' en 'slecht openbaar vervoer'.



N = 274

Redenen om wel het OV te gebruiken

Sinds 2020 wordt ook gekeken naar redenen die respondenten opgeven om wél het openbaar vervoer te nemen naar Zuidas.

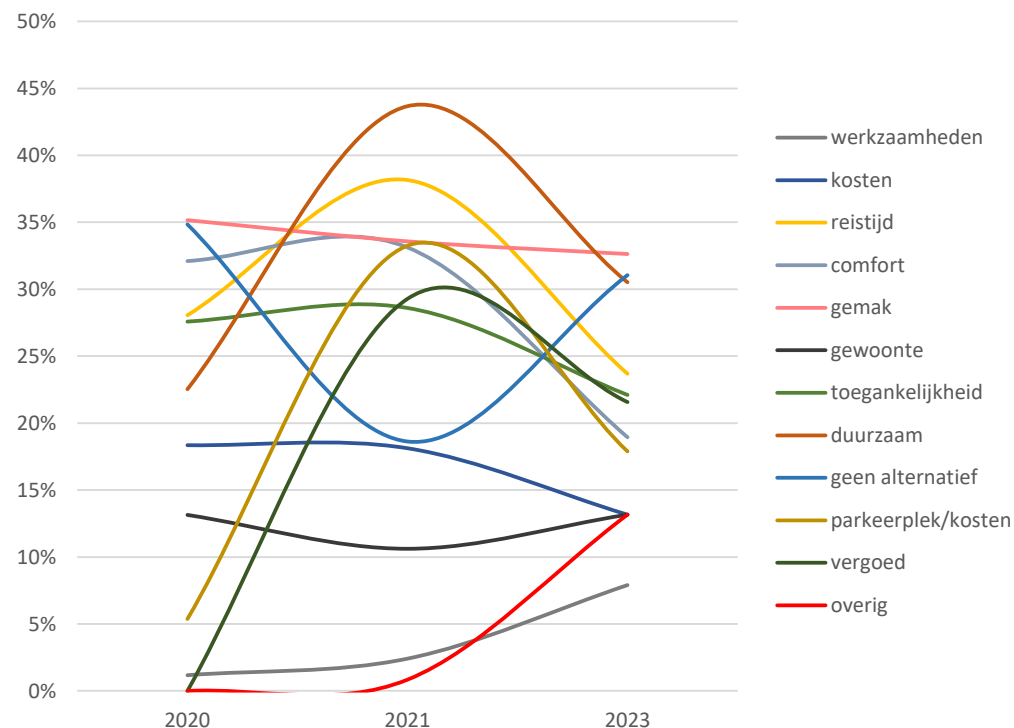
De meest genoemde reden in 2023 is gemak (33 procent), gevolgd door duurzaam en geen alternatief (beide 31 procent). Opvallend is dat duurzaam dit jaar veel minder vaak werd genoemd ten opzichte van 2021 en geen alternatief juist veel vaker dan afgelopen jaar.

Het aandeel toegankelijkheid en kosten is iets gedaald in vergelijking met afgelopen jaren. Een flinke daling is te zien bij redenen als reistijd, comfort, kosten voor parkeren en

vergoeding voor het ov gebruik vanuit de werkgever.

Gemak en gewoonte werden vrijwel even vaak genoemd als voorgaande jaren.

De overige antwoorden hadden met name betrekking op weersomstandigheden.



N=416

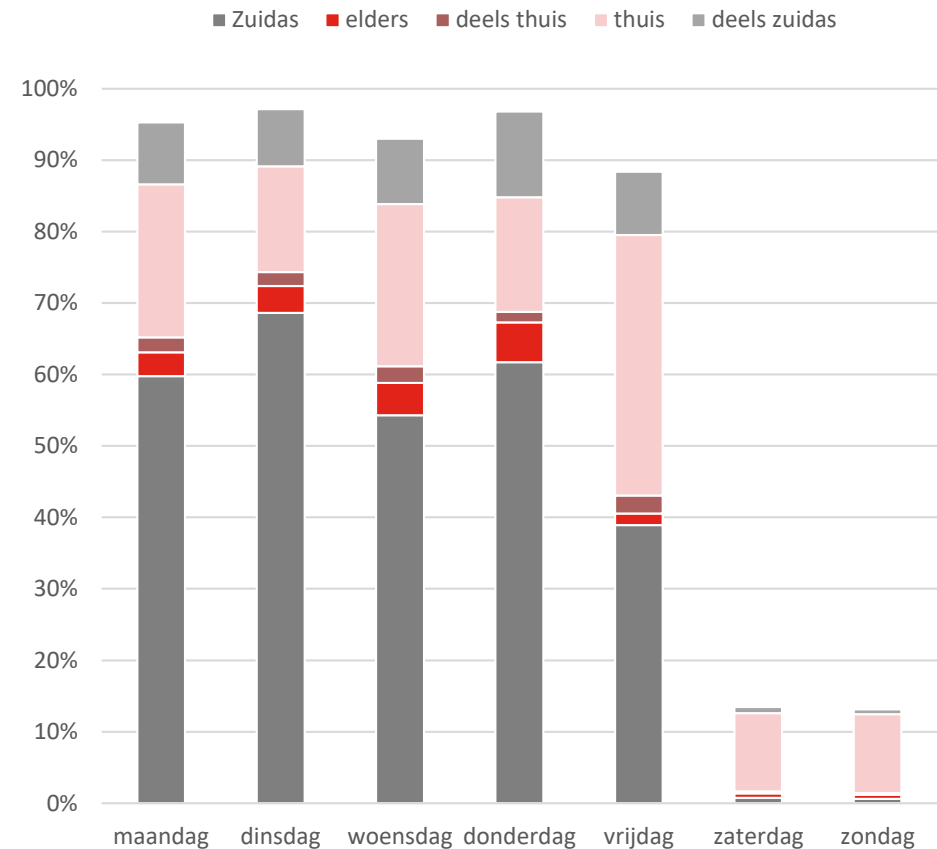
Werkdagen en –locatie in Zuidas

De antwoorden op de vraag op welke locatie de meeste werktijd wordt doorgebracht is weergegeven in de figuur hiernaast. De dag waarop het meest gewerkt wordt is dinsdag en donderdag, dan wordt door 97 procent van de respondenten gewerkt. Op vrijdag werkt 88 procent.

Op dinsdag wordt het meest naar de Zuidas gereisd. Bijna 70 procent werkt volledig op de Zuidas op deze dag en 8 procent geeft aan deels op Zuidas te werken.

Met name op vrijdag is het aandeel dat thuis werkt groot (bijna 40 procent). Tegenover bijna 50 procent van de respondenten die op Zuidas aanwezig is.

Circa 13 procent van de respondenten die deze vraag hebben ingevuld werkt in het weekend. Dit aandeel is ten opzichte van vorig jaar gelijk gebleven. Bijna iedereen die werkt, werkt in het weekend thuis.



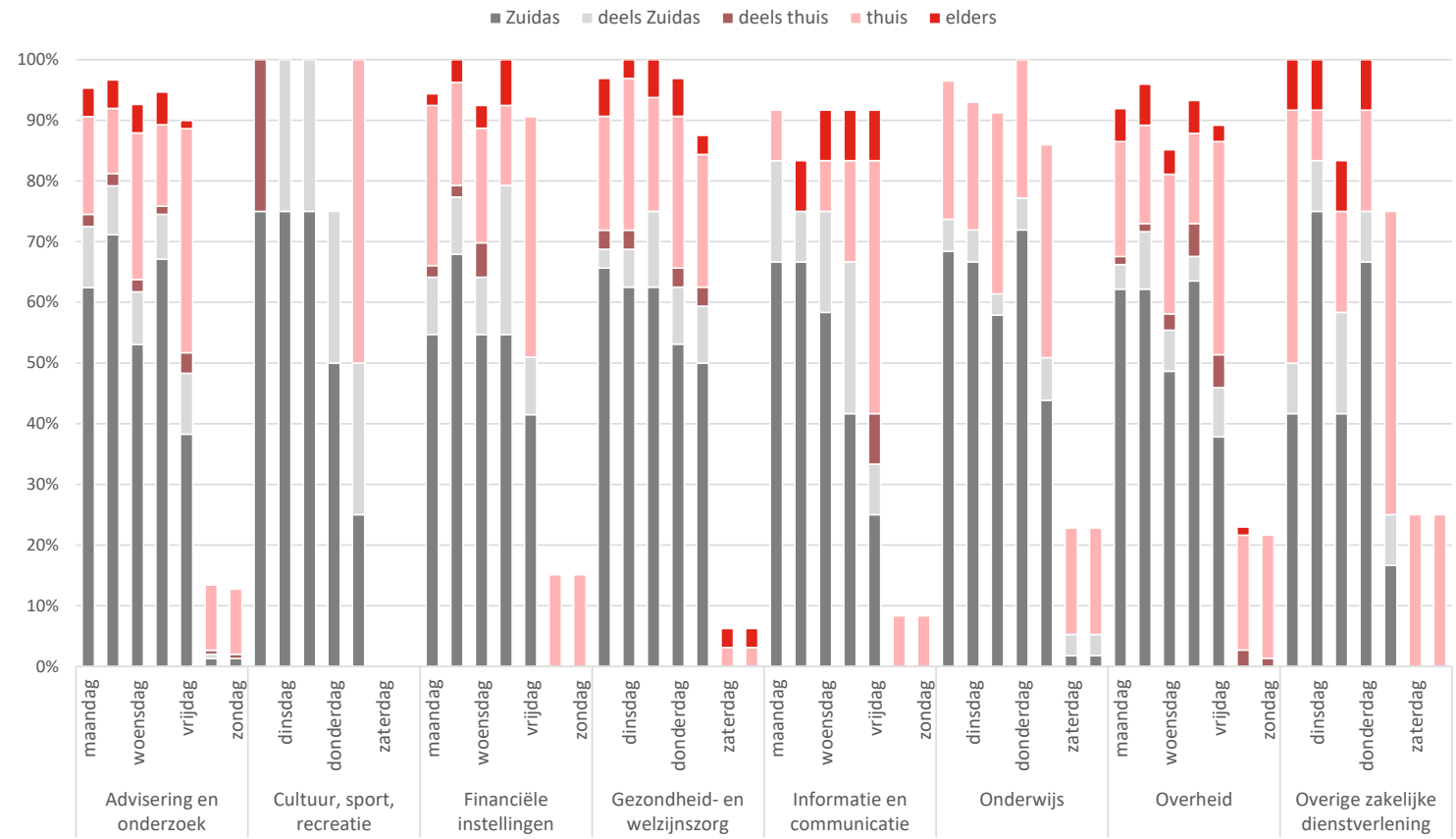
N=485

Werkdagen naar branche

In de figuur is voor de meer locatie- en kantoorgebonden branches aangegeven hoeveel en op welke dagen op Zuidas wordt gewerkt, op welke dagen thuis of op andere locaties wordt gewerkt.

Toch wordt in alle branches door het merendeel van de respondenten op Zuidas gewerkt. Op vrijdag wordt in alle branches het meest thuisgewerkt.

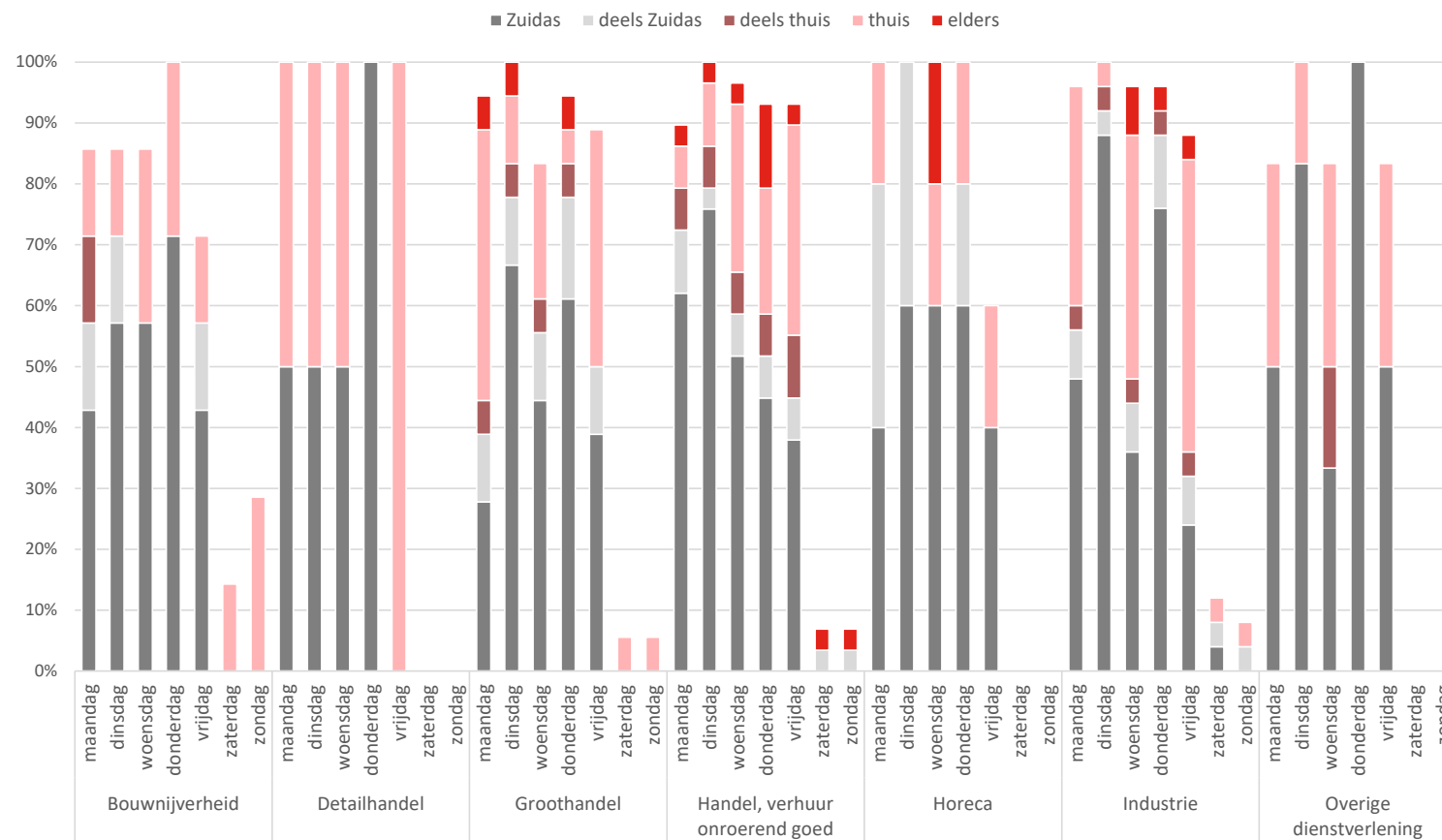
Het aandeel thuis werken is het hoogst binnen de branche overige zakelijke dienstverlening. Hier wordt door ruim een kwart van de respondenten thuisgewerkt.



Werkdagen naar branche

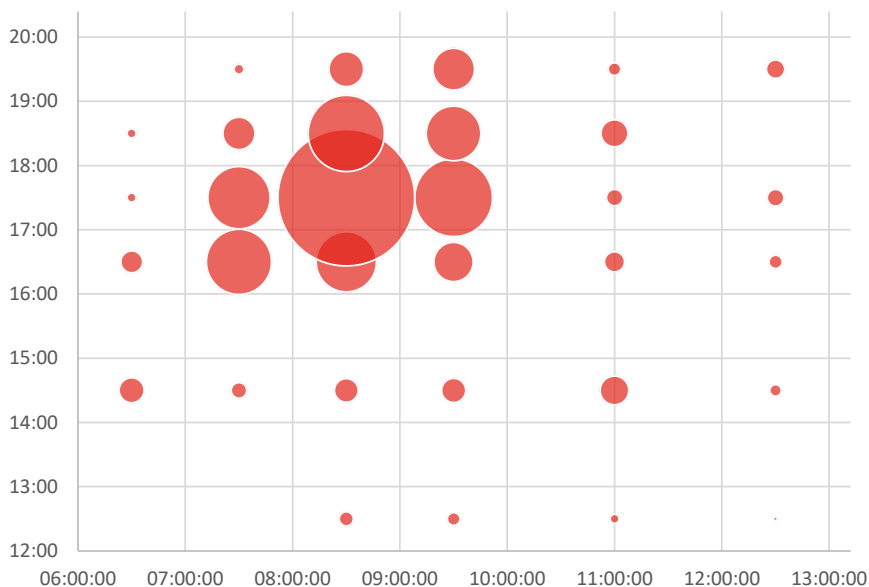
Binnen de branches bouwnijverheid, groothandel, handel, verhuur onroerend goed, horeca en industrie wordt het merendeel van de tijd op Zuidas gewerkt.

In de overige branches (detailhandel en overige dienstverlening) varieert dit aandeel. Het aandeel respondenten is binnen deze branches laag, minder dan 15 respondenten.



Bereidheid tot aanpassing werktijden

De meeste respondenten komen gemiddeld tussen 7:30 en 9:30 uur aan op hun werk, en vertrekken tussen 16:30 en 18:30 uur. De grootste groep komt rond 8:30 aan. De meest voorkomende werktijd is 8:30 uur tot 17:30 uur. Een kleiner deel werkt van 9:30 tot 17:30, gevolgd door 8:30 tot 18:30.

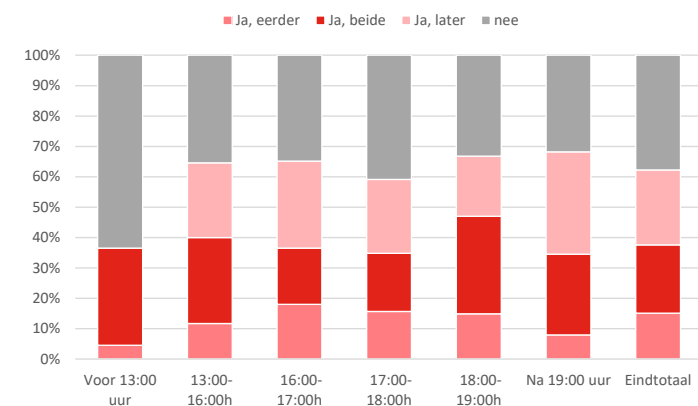
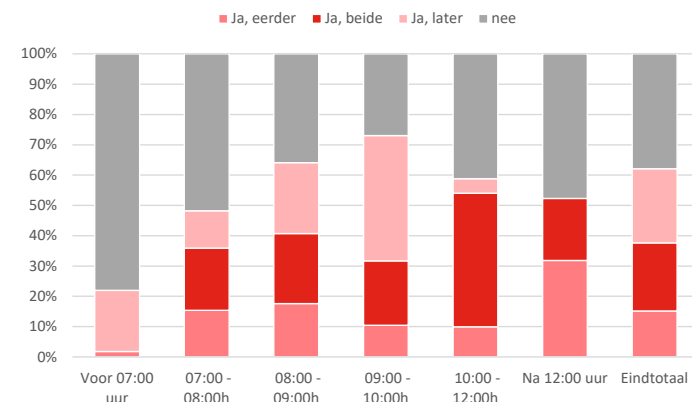


Aan de respondenten is tevens gevraagd of zij bereid zijn op een andere tijd dan gebruikelijk te reizen. Ongeveer 60 procent van de respondenten is hiertoe bereid; 22 procent wilde zowel eerder als later vertrekken, 15 procent eerder en 23 procent later. Daarmee is een toename te zien ten opzichte van vorig jaar (ca. 10 procentpunt meer).

De groep die het meest bereid is reistijden te veranderen komt in de Zuidas aan tussen 09:00 en 10:00 (ca. 75 procent). De laagste bereidheid tot aanpassing van de reistijd is de groep die voor 07:00 uur aankomt. De groep met een aankomsttijd tussen 10:00–12:00 is het meest flexibel. Hiervan wilt ruim 40 procent zowel eerder als later aankomen.

In de middag geeft 60 á 70 procent van de respondenten met een vertrektijd vanaf 13:00 aan de reistijd te willen aanpassen. Later vertrekken verdient gemiddeld de voorkeur.

Bereidheid tot aanpassing tijden aankomst (boven) en vertrek (onder)



N = 567

Aankomst/ vertrektijd per vervoermiddel

In onderstaande figuren wordt per hoofdvervoermiddel de aankomsttijd (links) en vertrektijd uit Zuidas (rechts) weergegeven.

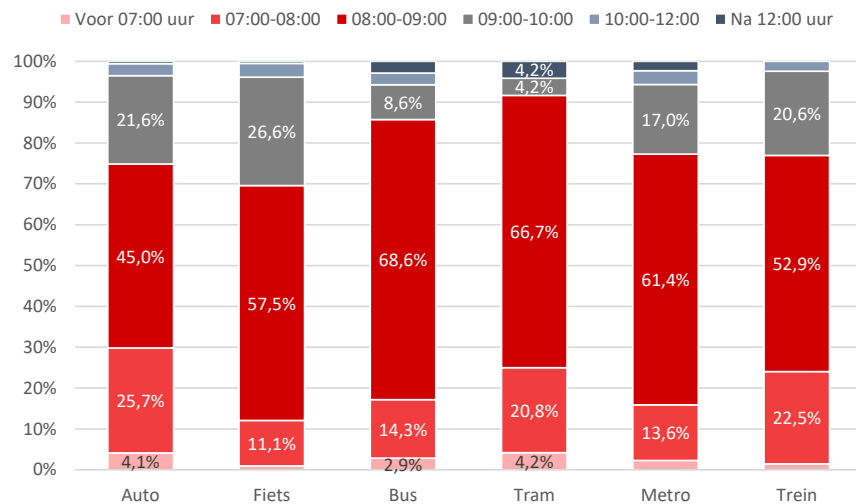
Meer dan de helft van de respondenten komt tussen 08:00-09:00 aan in Zuidas. Gekeken per vervoermiddel is dit aandeel het grootst onder respondenten die met de bus reizen (ca. 70

procent) en het laagst onder autogebruikers (45 procent). Een kwart van de autogebruikers komt tussen 07:00-08:00 aan in Zuidas. Evenals circa een kwart van de treinreizigers.

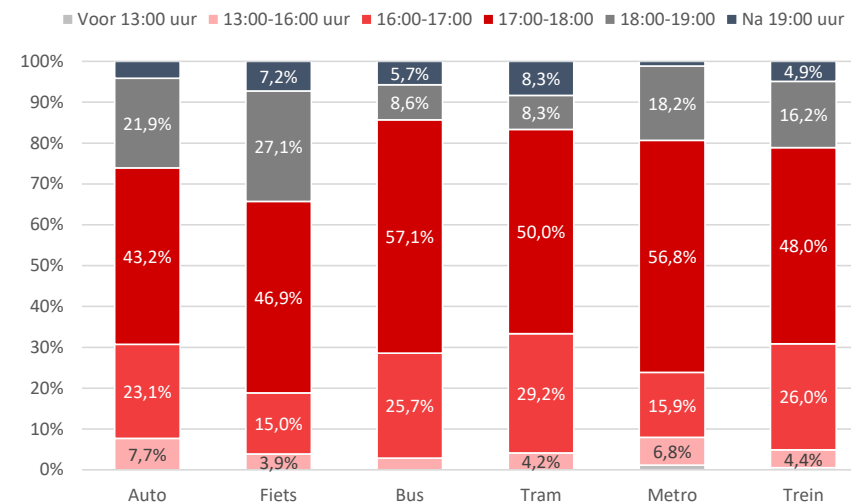
De vertrektijden zijn meer verspreid. Bijna de helft van de respondenten vertrekt tussen 17:00-18:00 uit Zuidas. Ook hier is dit aandeel het hoogst onder

respondenten die met de bus reizen (57 procent) en het laagst onder autogebruikers (43 procent). Circa 30 procent van de tramreizigers vertrekt tussen 16:00-17:00. Onder trein- en busreizigers is dit aandeel meer dan een kwart.

Aankomsttijd Zuidas (ochtend)



Vertrektijd Zuidas (middag)



N = 729

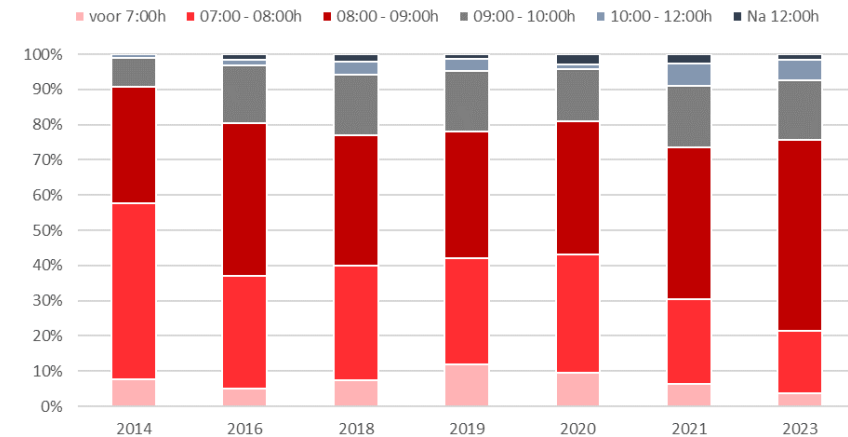
Verandering aankomsttijden sinds 2014

In de nevenstaande grafiek zijn de opgegeven aankomsttijden van reizigers weergegeven sinds 2014 voor de hoofdvervoermiddelen auto en fiets. Respondenten die aangaven thuis te werken zijn niet opgenomen in de grafiek

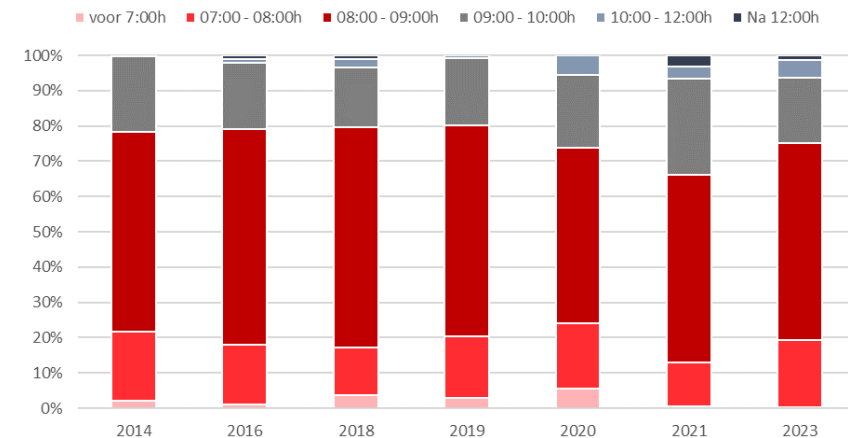
In 2014 kwam het merendeel van de autogebruikers aan tussen 7:00 en 8:00 uur. In 2023 is dit veranderd: het merendeel komt aan tussen 8:00 en 9:00 uur. Het aandeel dat voor 7:00 aanwezig is is kleiner geworden.

De aankomsttijden van fietsers lijken minder veranderlijk. De grote meerderheid van fietsers komt aan tussen 8:00 en 9:00 uur, en dit aandeel is relatief constant door de jaren heen. In 2021 was er een hoger aandeel dat na 9:00 aankwam, maar dit is in 2023 weer op het oude niveau.

auto



fiets



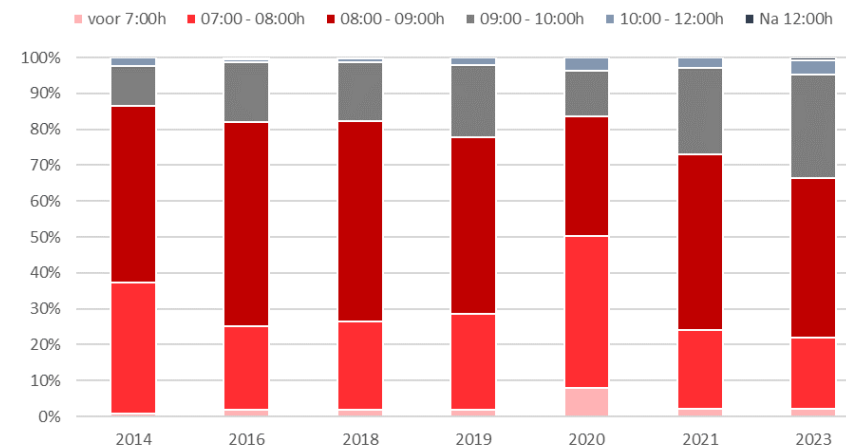
Verandering aankomsttijden sinds 2014

Voor wat betreft de aankomsttijden van reizigers in het openbaar vervoer valt op dat een hoger aandeel treinreizigers sinds covid19 later aankomt dan ervoor. Ook in de trein komen de meeste reizigers nog steeds aan tussen 8:00 en 9:00 uur.

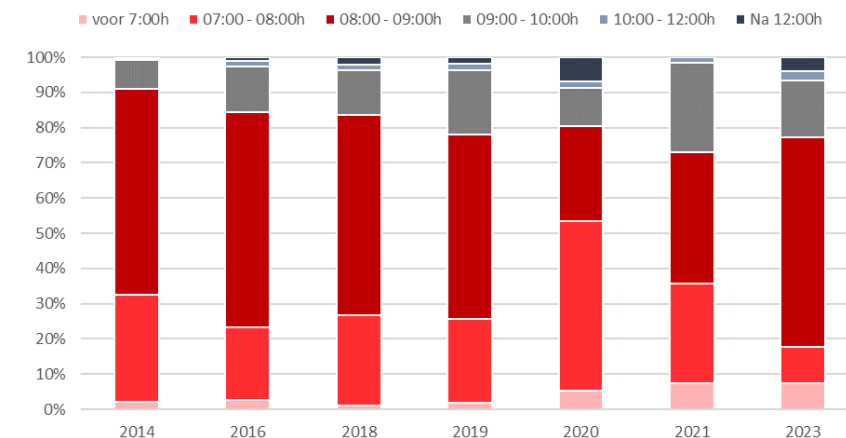
Tijdens covid19 was er in de aankomsttijden een verandering zichtbaar, het merendeel kwam toen aan tussen 7:00 en 8:00 uur.

Voor bus, tram en metro was tijdens de pandemie ook een toename van aankomsten zichtbaar tussen 7:00 en 8:00 uur. In 2023 was het grootste deel van de reizigers tussen 8:00 en 9:00 uur in de Zuidas.

trein



btm



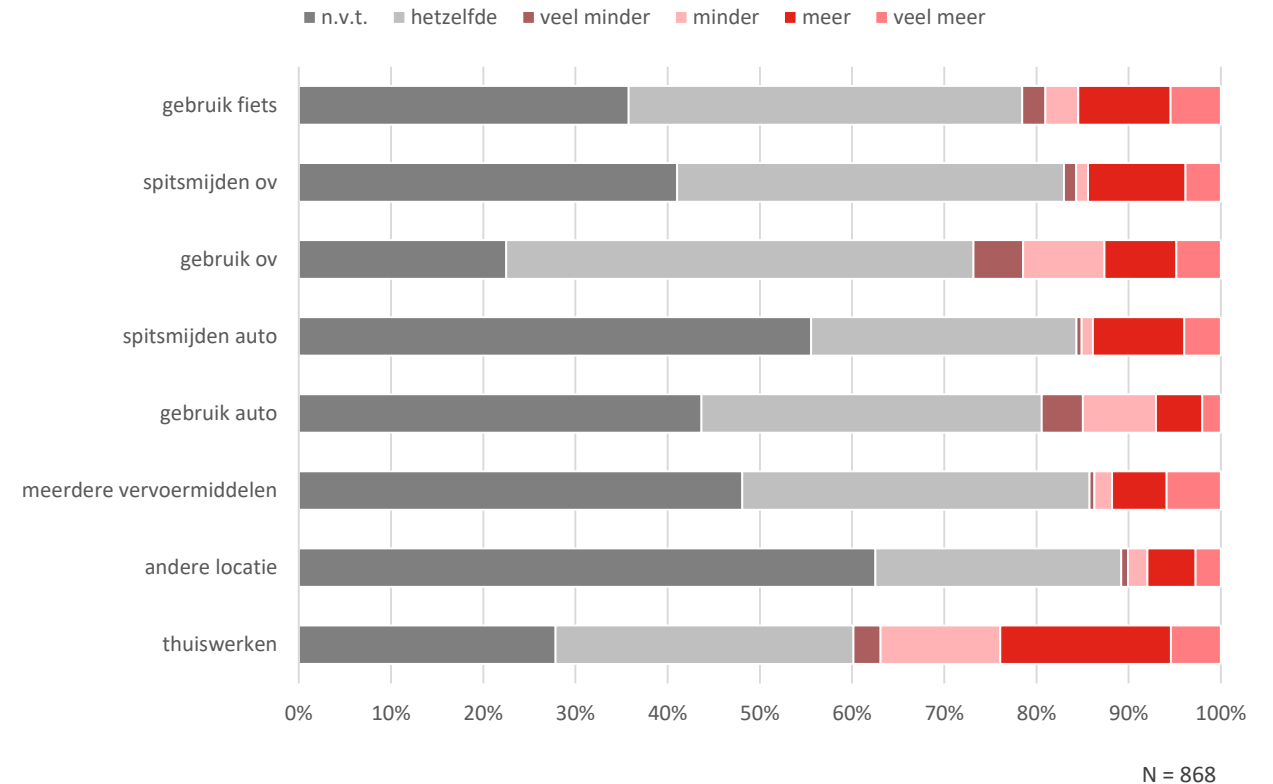
Aanpassing reisgedrag

Aan alle respondenten is gevraagd of zij in het afgelopen jaar hun reisgedrag hebben aangepast. De naastgelegen figuur toont de uitkomsten.

Zo gebruikt 15 procent van de respondenten vaker de fiets. Het openbaar vervoer wordt door 13 procent vaker gebruikt dan een jaar geleden. Daartegenover gaf 14 procent van de respondenten aan het openbaar vervoer juist minder vaak te gebruiken. Ongeveer 15 procent mijdt de spits met het openbaar vervoer.

Het aandeel dat de auto minder gebruikt is 12 procent, tegenover 7 procent die de auto meer gebruikt. De spits wordt met de auto door 14 procent gemeden.

Verder gaf bijna een kwart van de respondenten aan meer tot veel meer thuis te werken dan een jaar geleden.



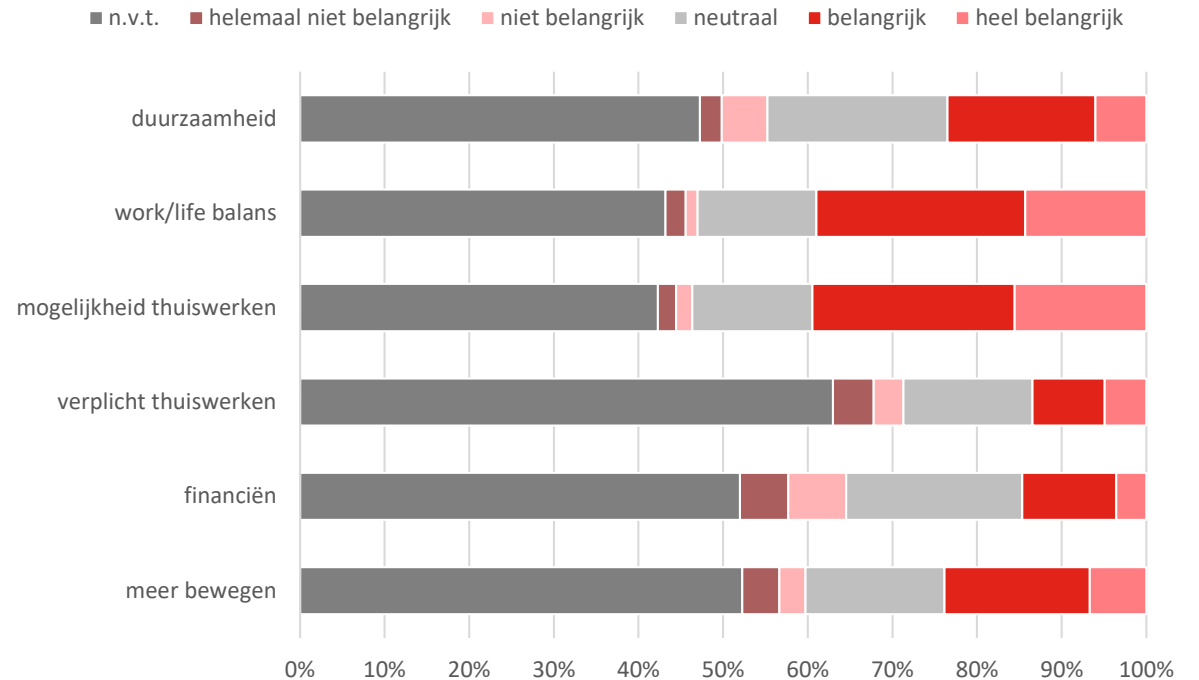
Reden aanpassing reisgedrag

Daarnaast is ook gevraagd wat voor respondenten de belangrijkste reden was om het reisgedrag aan te passen. Per reden kon men aangeven in welke mate dit van belang was.

Duurzaamheid en meer bewegen worden door ongeveer een kwart van de respondenten als belangrijke redenen gezien om het reisgedrag aan te passen.

Bijna 40 procent vindt work/life balans en de mogelijkheid tot thuiswerken belangrijk. Ongeveer 5 procent gaf aan dit juist geen belangrijke redenen te vinden.

Voor 15 procent speelt financiën een rol, tegenover ruim 10 procent die dit (helemaal) niet belangrijk vindt.



N = 839

Verbeterpunten

In de enquête is ruimte voor respondenten om verbeterpunten van hun reis naar de Zuidas te noemen. De respondenten kunnen hier open antwoorden geven. Deze antwoorden worden gecategoriseerd naar onderwerp en gegroepeerd naar modaliteit. Per modaliteit worden de meest genoemde verbeterpunten kort benoemd.

Auto

Respondenten noemen drukte, betere doorstroming en toegangswegen verbeteren als verbeterpunten voor het reizen met de auto naar de Zuidas. Meerdere keren wordt de op- en afrit met de A10 als punt van aandacht genoemd. Daarnaast geven diverse respondenten aan vaker buiten de spits te willen reizen om files te vermijden.

Fiets en elektrische fiets

Gebruikers van de fiets zien graag bredere fietspaden. Verder worden er veel verbeterpunten met betrekking tot veiligheid genoemd. De toename van het aantal snelle elektrische fietsers

zorgt bij veel fietsers voor een onveilig gevoel op het fietspad. Snelheidsbeperkingen, betere handhaving en het verbieden van elektrische fietsen (met name fatbikes) worden als oplossingen genoemd.

Trein

Treinreizigers vinden het druk in de trein. Diverse verbeterpunten gaan over het verhogen van de capaciteit, zodat er meer zitplekken zijn. Ook een hogere frequentie wordt vaak genoemd. Dit zorgt voor minder drukke treinen, maar ook voor een betere aansluiting en vervolg van de rit. Daarnaast is betrouwbaarheid ook een punt van aandacht. Respondenten geven aan dat treinen regelmatig uitvallen en dat de informatievoorziening hierover niet altijd up-to-date is.

Btm

Voor de bus, tram en metro staat een hogere frequentie bovenaan als verbeterpunt. Gevolgd door betrouwbaarheid. Bij zowel de metro als de tram vallen ritten uit.

Verschillende respondenten die met het openbaar vervoer reizen noemen de inrichting van Station Zuid als verbeterpunt. Punten die hierbij worden genoemd zijn; de overstap van trein en metro naar tram, inrichting van de perrons, beperkte ruimte in het station voor de hoeveelheid reizigers, faciliteiten rondom het station.

Afspraken

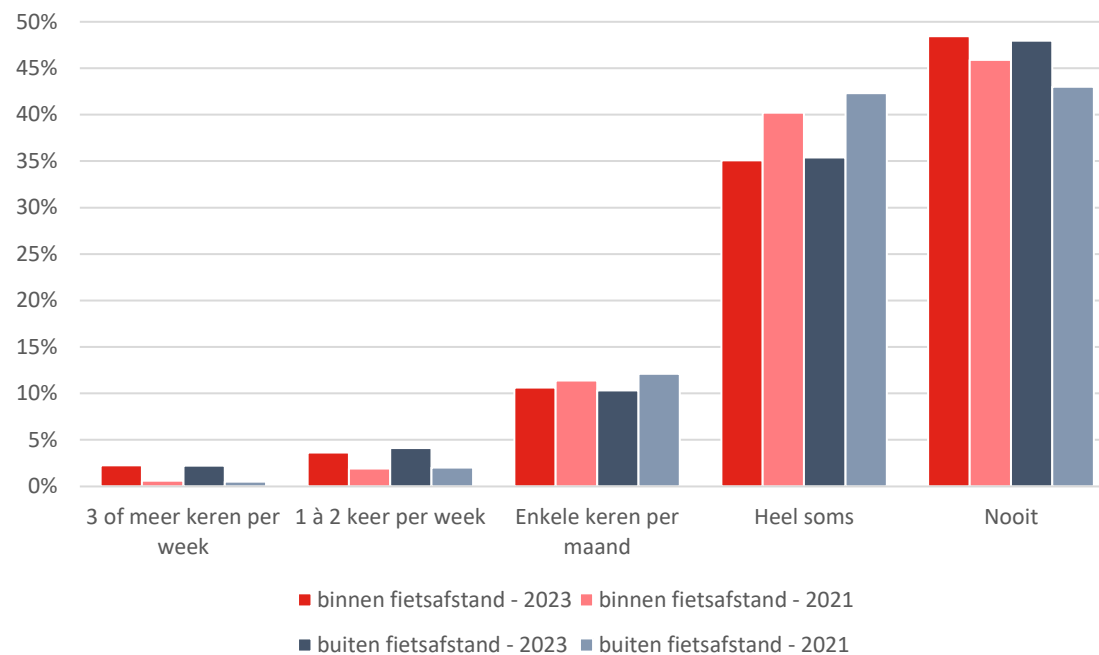
Respondenten hebben aangegeven hoe vaak zij afspraken buiten de deur hebben, verdeeld in binnen- en buiten fietsafstand (maximaal 15 kilometer). De figuur hiernaast toont een vergelijking met 2021.

Bijna de helft van de respondenten in 2023 heeft nooit afspraken buiten de deur. Voor zowel binnen- als buiten fietsafstand is dit aandeel gestegen sinds 2021. Het aandeel respondenten met heel soms afspraken buiten de deur is t.o.v. vorig jaar juist gedaald naar circa 35 procent. In 2021 lag dit aandeel nog rond 40 procent.

De respondenten met enkele keren per maand een afspraak buiten de deur is ongeveer gelijk gebleven in vergelijking met 2021, rond de 10 procent.

Slechts een klein aandeel heeft meerdere keren per week afspraken buiten de deur. Dit aandeel ligt wel iets hoger dan vorig jaar.

Er lijkt weinig relatie tussen de fietsafstand en het aantal afspraken.



2023; N= 801/805

Afspraken en mobiliteit

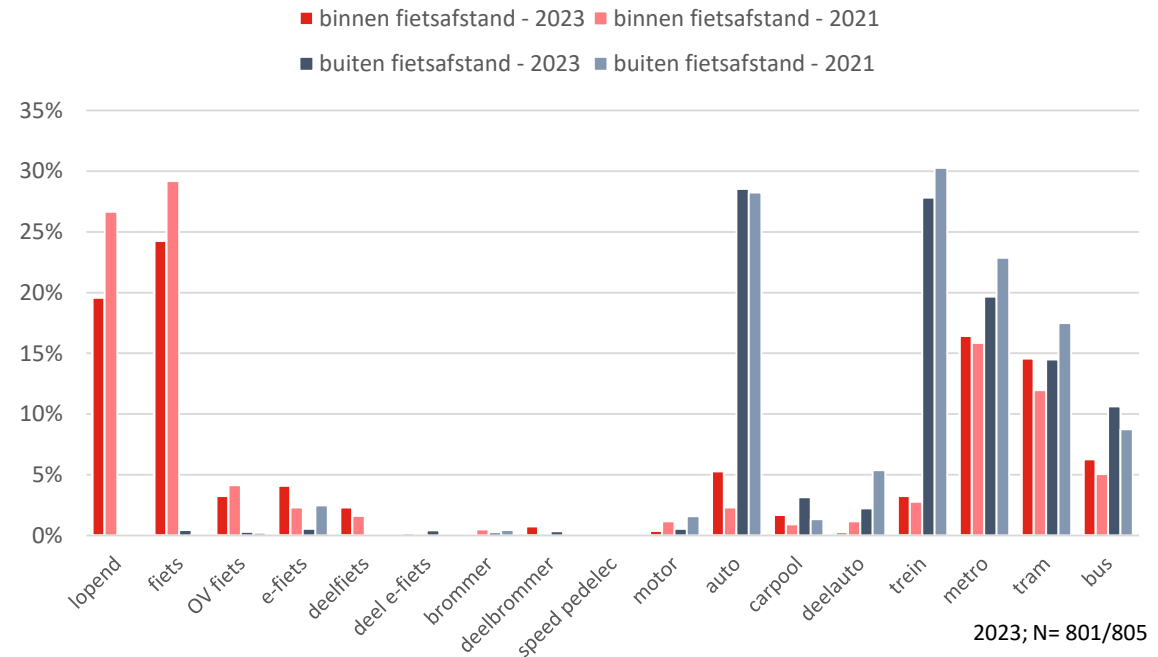
Daarnaast is gekeken welke vervoermiddelen respondenten gebruiken voor afspraken binnen- en buiten fietsafstand. Hierbij waren meerdere antwoorden mogelijk. Ook hier is weer een vergelijking gemaakt met resultaten uit 2021.

Voor afspraken binnen fietsafstand wordt in 2023 door circa een kwart van de respondenten de fiets gebruikt. Gevolgd door bijna 20 procent die lopend gaat. In 2021 gaf bijna 30 procent van de respondenten aan binnen fietsafstand de fiets te gebruiken en meer dan 25 procent ging lopend naar deze afspraak. Het aandeel respondenten dat gebruik maakt van de elektrische fiets, auto en tram is in vergelijking met 2021 juist iets gestegen.

Naar afspraken buiten fietsafstand is het aandeel respondenten dat gebruik maakt van de auto t.o.v. 2021 ongeveer gelijk gebleven (ca. 28

procent). De trein wordt relatief door minder respondenten gebruikt dan afgelopen jaar en komt hiermee ook rond 28 procent.

Relatief weinig respondenten maken gebruik van deelvervoer om bij afspraken te komen.



Deelvervoer

Wanneer respondenten in de enquête aangaven geen deelvervoer te gebruiken op hun trips (ook niet om naar afspraken te gaan), is gevraagd naar hun motivatie hiervoor (meerdere antwoorden mogelijk).

De reden die het meest genoemd is door de betreffende respondenten is 'geen behoefte' (61,9 procent). Ruim een kwart vindt deelvervoer gedoe. Kosten en beschikbaarheid wordt door

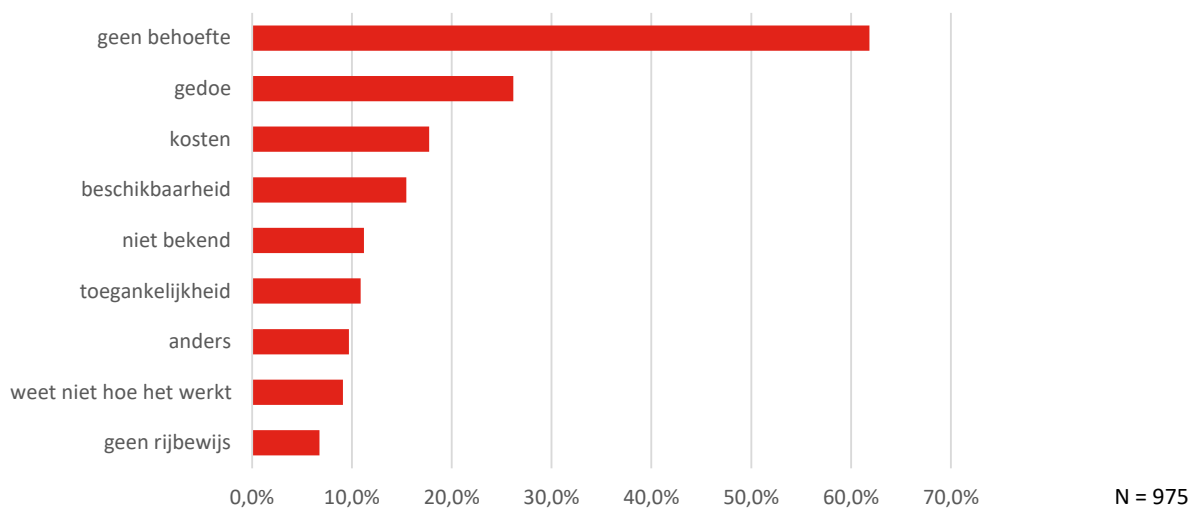
respectievelijk 17,7 en 15,4 procent van de respondenten genoemd als reden. Alle overige redenen zijn door circa 10 procent van de respondenten genoemd. Hierbij gaat het om bekend zijn met deelvervoer, toegankelijkheid van de betreffende vervoermiddelen en niet weten hoe het precies werkt.

Vaker terugkerende motivaties in de categorie 'anders' zijn medische redenen, de hygiëne en het

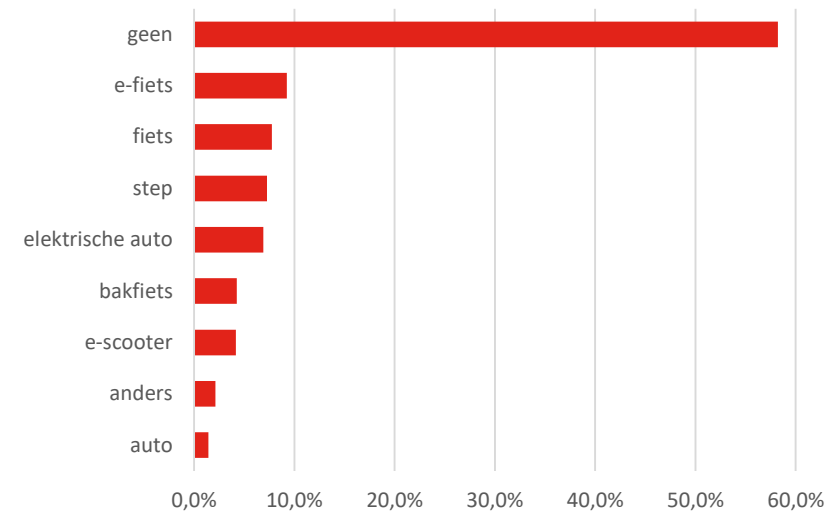
al hebben van eigen vervoermiddelen.

Op de vraag welk deelvervoermiddel respondenten missen, geeft bijna 60 procent 'geen' als antwoord. Van de diverse soorten deelvervoer wordt de e-fiets het meest gemist, door bijna 10 procent. Gevolgd door de fiets, step en elektrische auto door 8 procent.

Reden geen deelvervoer



Deelvervoermiddel dat mist



Mobiliteitshubs

In Amsterdam zijn diverse mobiliteitshubs ontwikkeld. In deze enquête is gevraagd of respondenten bekend zijn met deze hubs.

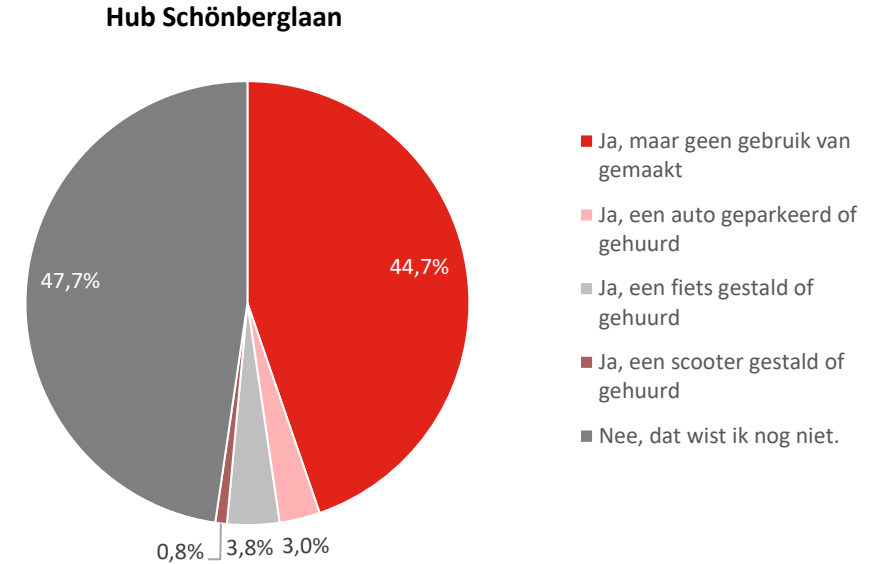
Ongeveer 20 procent van de respondenten gaf aan hier bekend mee te zijn. Bijna de helft van deze groep wist niet dat er ook een mobiliteitshub gevestigd is op de Schönberglaan. Ongeveer 45 procent was wel bekend met deze locatie maar had hier nog nooit gebruik van gemaakt.

Een klein aantal respondenten heeft wel gebruik gemaakt van de mobiliteitshub aan de Schönberglaan om bijvoorbeeld Een fiets te stallen of huren.

De respondenten die gebruik hebben gemaakt van deze hub konden in de enquête een waarderingcijfer geven. Zij gaven gemiddeld een 7. Omdat dit

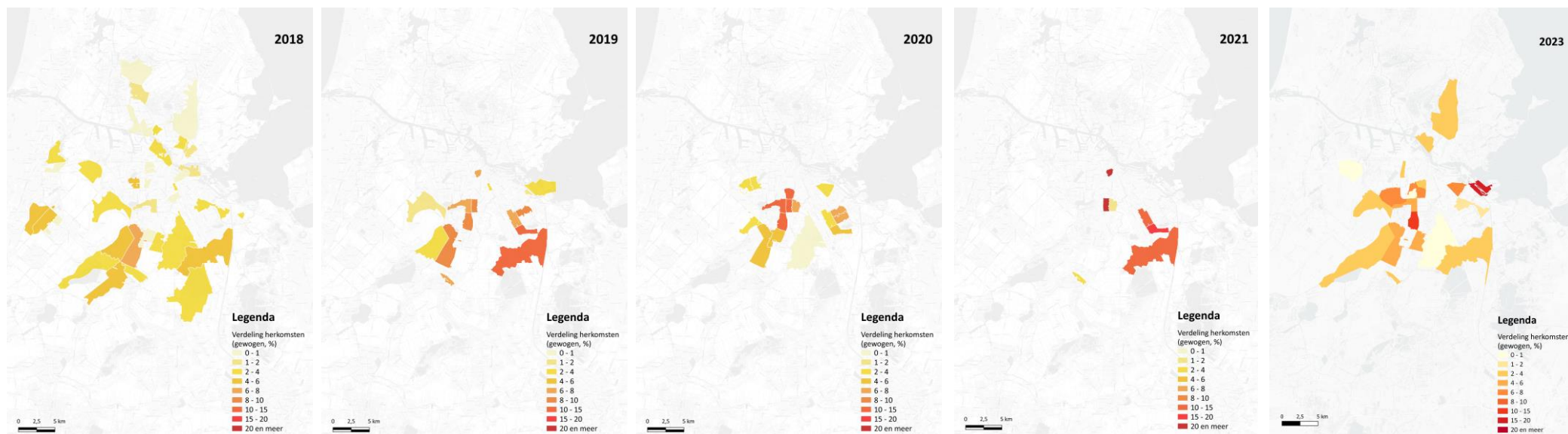
om een klein aantal respondenten gaat, is deze uitkomst vooral indicatief bedoeld.

Een aantal respondenten heeft hun waarderingcijfer gemotiveerd. Positieve reacties waren 'altijd parkeerplek', 'veilig' en 'handig'. Een verbeterpunt dat is genoemd had betrekking op het aanbod.



N=237

Herkomst automobilisten 2016 - 2023



In de bovenstaande afbeeldingen is het aandeel herkomsten van automobilisten per postcodegebied te zien tot op een fietsbare afstand van 15 kilometer vanaf 2018. Om te corrigeren voor de verschillen in respons door de jaren heen, zijn de herkomsten geprocentueerd en geven inzicht in de verdeling van herkomsten. In de figuur is zichtbaar dat vanaf 2019 de spreiding van herkomsten afneemt. Sinds dit jaar is de spreiding van herkomsten weer toegenomen. Wisselende respondenten, en afname in het aantal

autorijdende respondenten heeft onmiskenbaar invloed op deze ontwikkelingen, al valt wel op dat het aandeel werkenden met een herkomst binnen de ring wel opvallend is, en al in 2019 zichtbaar. In de tabel hiernaast is het aantal respondenten per jaar weergegeven. Het lage aantal in 2021 heeft te maken met de restrictie in afstand, en het lagere autogebruik op deze afstand.

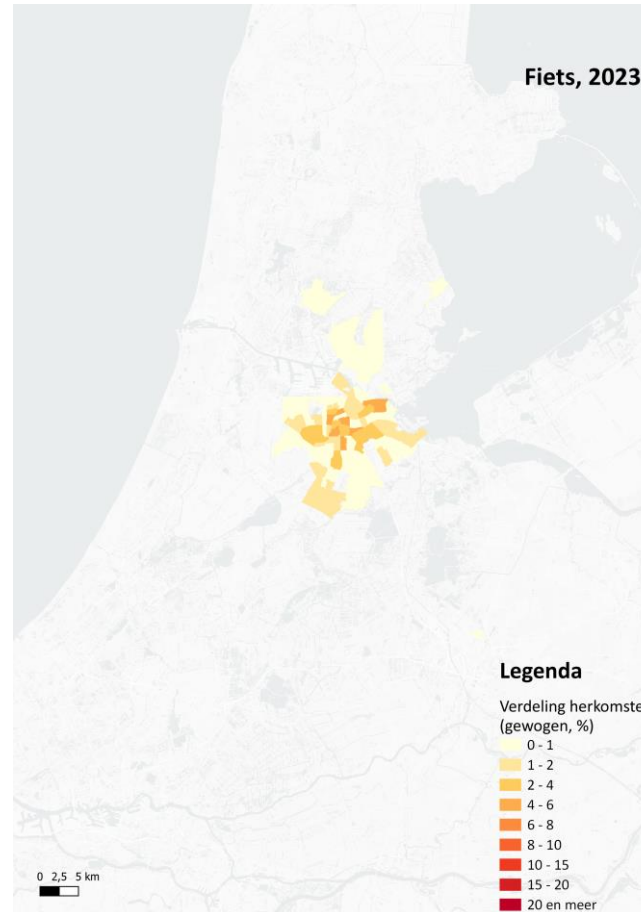
jaar	Eindtotaal
2014	210
2016	170
2018	64
2019	26
2020	30
2021	11
2023	31

Herkomst fiets en elektrische fiets, 2023

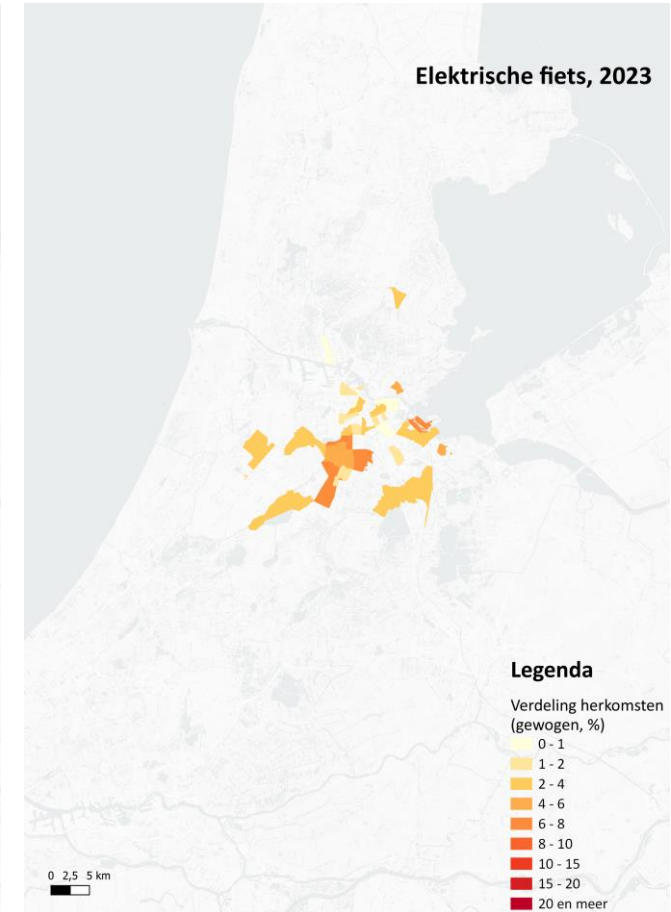
In de figuren hiernaast zijn de herkomsten weergegeven van reizigers met de fiets en de elektrische fiets.

Voor wat betreft reizigers met de fiets is nog steeds een duidelijke oriëntering op Amsterdam, Amstelveen en de landelijke gebieden eromheen zichtbaar. Ook vallen enkele herkomsten op op iets grotere afstand.

Het aandeel gebruikers van de elektrische fiets met een herkomst uit Amsterdam is toegenomen ten opzichte van afgelopen jaren.



N=204



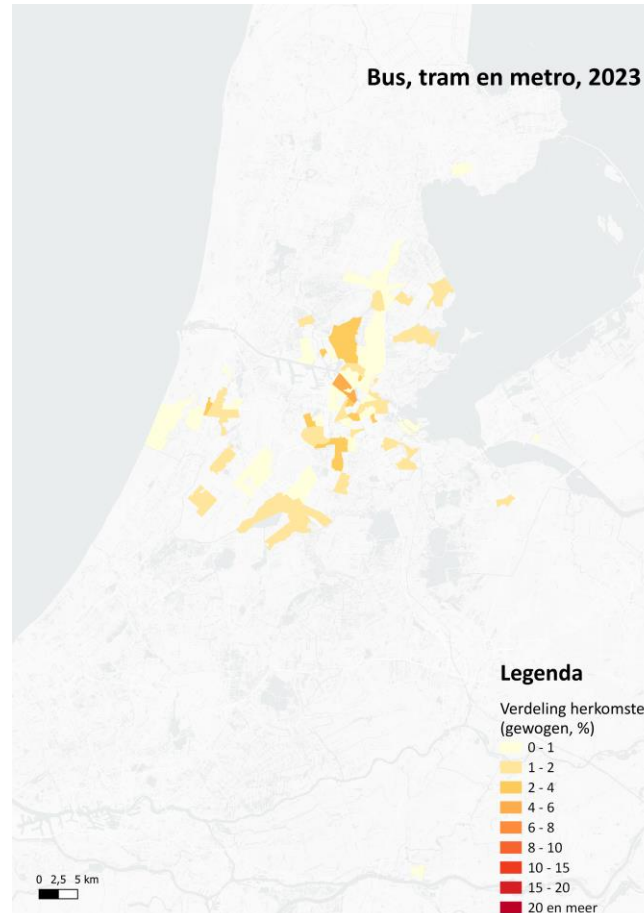
N=42

Herkomst bus, tram, metro en trein, 2023

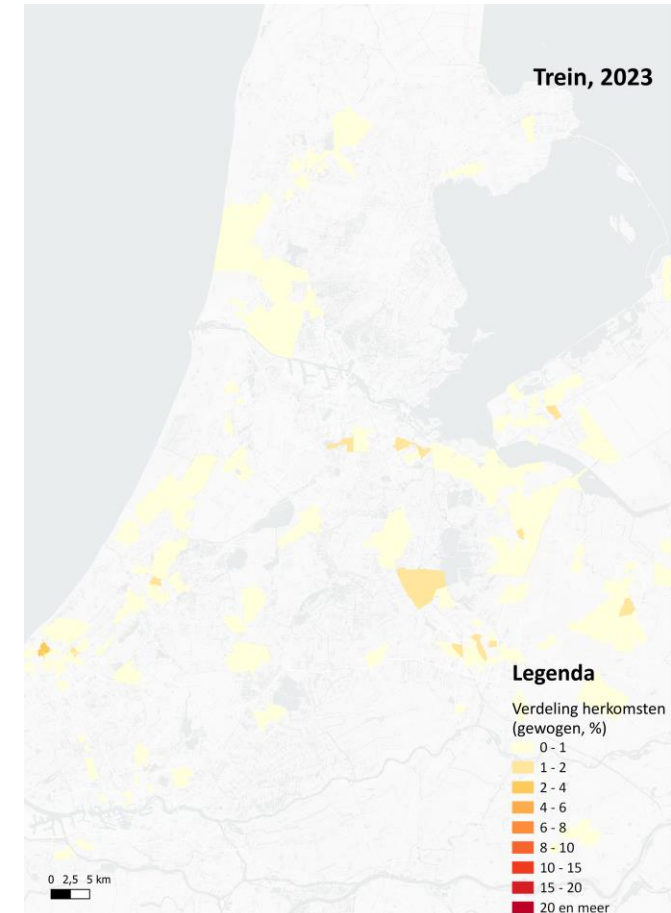
In de figuren hiernaast zijn de herkomsten weergegeven van reizigers met lokaal openbaar vervoer (bus, tram, metro) en de trein in 2023.

Lokaal openbaar vervoer wordt vooral stedelijk en regionaal gebruikt. Er zijn relatief veel herkomsten langs de route van de Noord-Zuidlijn en uit de Zaanstreek. Verder valt op dat reizigers vooral binnen Noord-Holland blijven.

Voor wat betreft de treinreizigers is de spreiding groter, met minder herkomsten uit de regio Amsterdam.



N=131



N=303

Doorreis Station Zuid - vervoermiddelen

In de volgende sheets wordt de groep respondenten die via Station Zuid reist uitgelicht. Door de lage respons zijn deze uitkomsten indicatief bedoeld.

Onderstaande figuren tonen met welk vervoermiddel deze groep naar Station Zuid reist en hoe zij verder reizen vanaf Station Zuid. Hierbij is

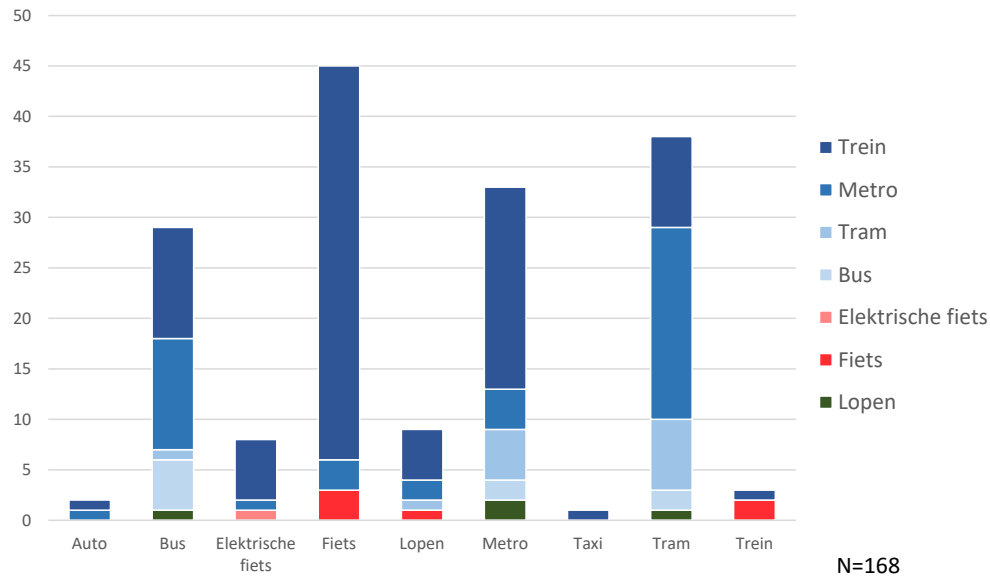
onderscheid gemaakt tussen respondenten die woonachtig zijn in Amsterdam/ Amstelveen (figuur links) en daarbuiten (figuur rechts).

Van de groep respondenten vanuit Amsterdam of Amstelveen gaat de grootste groep met de fiets naar Station Zuid, gevolgd door de tram. Meer dan de helft van de respondenten die doorreist via

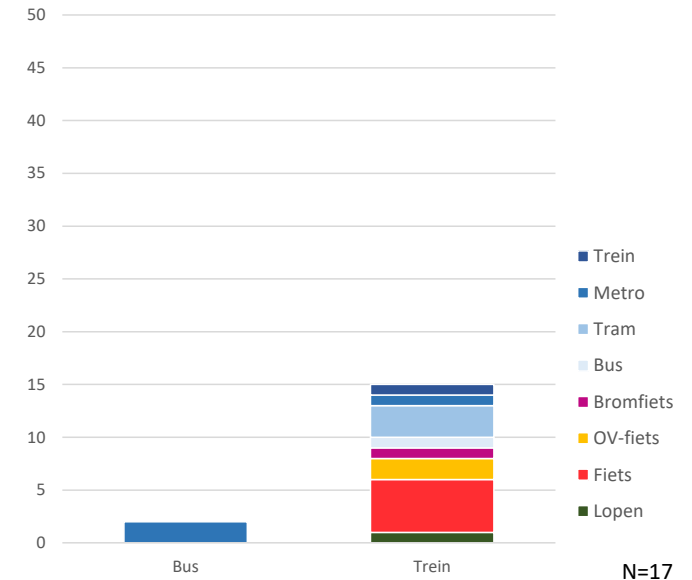
Station Zuid reist vanaf het station verder met de trein.

Van buiten Amsterdam/ Amstelveen komt het merendeel met de trein en slechts een enkeling met de bus. Bijna een derde reist vervolgens verder met de fiets, gevolgd door 20 procent die met de tram verder reist.

Vanuit Amsterdam/ Amstelveen



Buiten Amsterdam/ Amstelveen

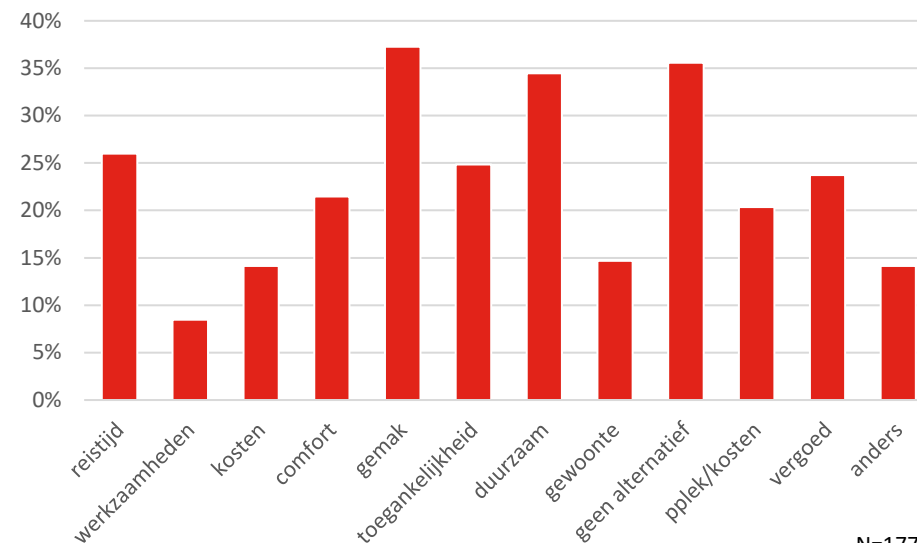


Doorreis Station Zuid - reden

Daarnaast is voor de groep die aangaf via Station Zuid te reizen ook gekeken naar de reden waarom zij gebruik maken van het ov. De meest genoemde reden was gemak (ruim 35 procent), gevolgd door geen alternatief en duurzaam (beide circa 35 procent). Werkzaamheden werd het minst vaak genoemd, door circa 10 procent. Circa 15 procent van de respondenten noemen kosten en gewoonte als reden.

Gemiddeld gaf de groep die doorreist via Station Zuid een 6,8 voor hun trip. Dit is nagenoeg hetzelfde waarderingscijfer als de werkenden op Zuidas gaven (6,9).

Reden gebruik OV



N=177

Doorreis Station Zuid - tijden

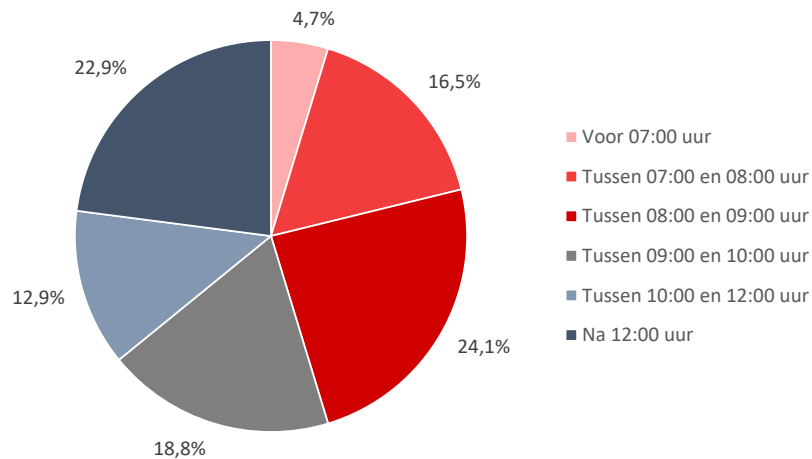
Van de groep die via Station Zuid reist is ook bekend rond welk tijdstip zij passeren. De linker grafiek toont de tijdvakken in de ochtend. Circa een kwart van de respondenten komt tussen 08:00-09:00 langs Station Zuid en meer dan 20 procent zegt na 12:00 via Station Zuid te reizen. Het aandeel dat tussen 09:00-10:00 passeert is bijna 20 procent,

gevolgd door circa 15 procent tussen 07:00-08:00 en 10:00-12:00. Circa 5 procent zegt voor 07:00 via Station Zuid te reizen.

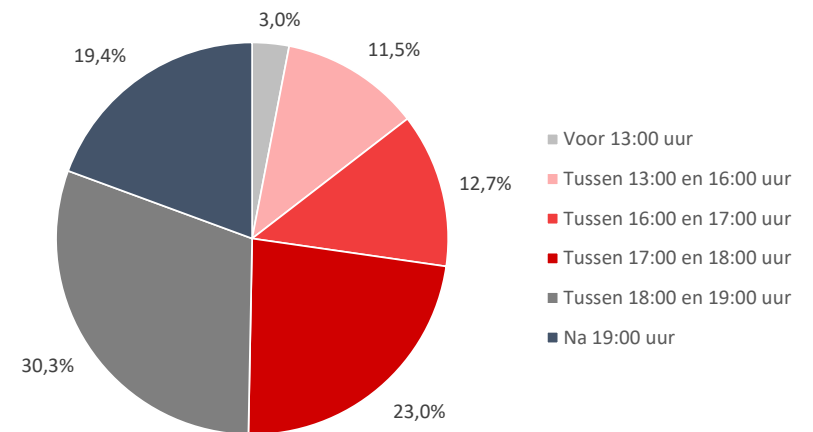
De rechter grafiek toont de tijdvakken in de middag. De grootste groep passeert Station Zuid tussen 18:00-19:00 (30 procent). Bijna een kwart van de

respondenten zegt tussen 17:00-18:00 langs Station Zuid te komen en circa 20 procent passeert Station Zuid na 19:00. Het aandeel respondenten dat via Station Zuid reist tussen 16:00-17:00 en 13:00-16:00 is beide ongeveer 12 procent.

Tijden ochtend



Tijden middag



N=165

Bijlagen

Bijlage 1 Representativiteit

In de tabel is het aantal werkzame personen weergegeven. In totaal werkten er 51.261 personen verdeeld over de branches A t/m U. Onder respons is het aantal respondenten van op de Zuidas werkzame personen gegeven (inclusief zakelijk bezoek), in totaal 940 personen. De procentuele verdeling van deze groep is weergegeven onder “aandeel respons”.

Om het aantal respondenten te herverdelen (‘stratificeren’), zodat deze procentueel overeenkomt met het aandeel werkzame personen, is per branche een gewicht gebruikt. In de enquête tellen bijvoorbeeld alle personen werkzaam in branche S Overige dienstverlening maar voor 0,5 mee in plaats van 1, omdat deze relatief ‘te zwaar’ in de enquête zitten. Nu is het aantal respondenten in deze branche zo klein dat het effect hiervan te verwaarlozen is, maar voor grote groepen, zoals branches K en M kan wel degelijk een vertekening optreden als er geen stratificatie wordt toegepast.

Code	SBI omschrijving	Aandeel		Aandeel		Gewicht
		Werkzaam	Werkzaam	Respons	Respons	
A	Landbouw visserij	0	0,0%	0	0,0%	1
B	Delfstoffenwinning	251	0,5%	0	0,0%	-
C	Industrie	1373	2,7%	40	4,3%	0,63
D	Energiebedrijven	61	0,1%	0	0,0%	-
E	Waterwinning en afvalverwerking	46	0,1%	0	0,0%	-
F	Bouwnijverheid	150	0,3%	12	1,3%	0,25
G1	Groothandel	1186	1,9%	28	3,0%	0,64
G2	Detailhandel	62	0,5%	2	0,2%	2,5
H	Transport en logistiek	165	0,3%	3	0,3%	1
I	Horeca	729	1,4%	10	1,1%	1,3
J	Informatie en communicatie	3193	6,2%	27	2,9%	2,15
K	Financiële instellingen	8940	17,4%	98	10,4%	1,67
L	Handel, verhuur onroerend goed	1571	3,1%	59	6,3%	0,49
M	Advisering en onderzoek	15663	30,6%	315	33,5%	0,91
N	Overige zakelijke dienstverlening	2339	4,6%	29	3,1%	1,48
O	Overheid	1467	2,9%	124	13,1%	0,22
P	Onderwijs	5893	11,5%	106	11,3%	1,02
Q	Gezondheid- en welzijnszorg	7669	15,0%	66	7,0%	2,12
R	Cultuur, sport, recreatie	142	0,3%	7	0,7%	0,43
S	Overige dienstverlening	361	0,7%	14	1,5%	0,5
U	extra-territoriale lichamen	0	0,0%	0		-
totaal		51.261	100,0%	940	100,0%	20,3

¹ data Gemeente Amsterdam, Dienst Ois

Bijlage 2 Opmerkingen

Algemeen

De enquête is tussen 2014 en 2023 zes keer afgenomen, in 2014, 2016, 2018, 2019, 2020 en 2021. In 2019 is de hosting van de enquête verzorgd door Hello Zuidas, in 2019 is voor de eerste keer gebruik gemaakt van een ander enqueteprogramma (surveymonkey). Door de jaren heen is de enquête voortdurend bijgesteld en aangepast om meer informatie te kunnen bieden.

Voor- en natransport

Ook ten opzichte van 2018 zijn aanpassingen gedaan in de data. Met name het concept voor-, hoofd- en natransport blijft een continuerende bron van verwarring. Met name het begrip lopen is moeilijk te kwantificeren: waar ligt de grens waar lopen als natransport telt? In het bijzonder in de Zuidas is dit een probleem, waar het station voor sommige plekken letterlijk voor de deur is gesitueerd, moeten anderen weer enkele honderden meters lopen. Daarom is gekozen om bij multimodale vervoermiddelen (trein, bus tram en metro) lopen toe te voegen als voor- en/of natransport. In het merendeel van de gevallen zal

er altijd enige afstand moeten worden overbrugd naar bus- of tramhaltes wat deze keuze plausibel maakt. Voor unimodale vervoermiddelen (auto, fiets, bromfiets of motor) wordt lopen niet als aparte modaliteit onderscheiden.

Ook is ervoor gekozen om ketens te vereenvoudigen: er wordt uitgegaan van niet meer dan drie modaliteiten (voor-, hoofd- en natransport). Van unimodale vervoermiddelen wordt aangenomen dat men voor de deur kan parkeren tenzij anders aangegeven.

Afstanden

Ten opzichte van eerdere edities is gebruik gemaakt van een meer gedetailleerde afstandsbeplanning over de weg. In 2019 en 2020 is ook gebruik gemaakt van de distancematrix van Google om de afstanden te bepalen. Hiermee kunnen met minder moeite meer gedetailleerde uitkomsten worden berekend voor afstanden. Tevens is niet meer om een 6-positie postcode gevraagd maar een 4-positie postcode. Hiermee is de afstand tussen de centroïden van postcodes nauwkeuriger geworden maar de plaatsing van de

centroïden meer arbitrair. Dit betekent dat de afstandsbeplanning op korte afstanden minder nauwkeurig is geworden, maar de afstandsbeplanning op langere afstanden juist nauwkeuriger. Om die reden zijn geen gemiddelde afstanden weergegeven voor vervoermiddelen op korte afstand.

Bijlage 3 Woordenlijst

Hoofdtransport

Het vervoermiddel waarmee bij multimodale trips de grootste afstand wordt overbrugd.

Natransport

Het vervoermiddel waarmee bij multimodale trips vanaf het transferstation naar de bestemming wordt gereisd. Bijvoorbeeld de fiets van het station naar de werkplek.

Multimodale trips

Trips die van deur tot deur met meerdere opeenvolgende vervoermiddelen worden verricht, bijvoorbeeld met de bus, daarna de trein en dan vanaf het station met de fiets

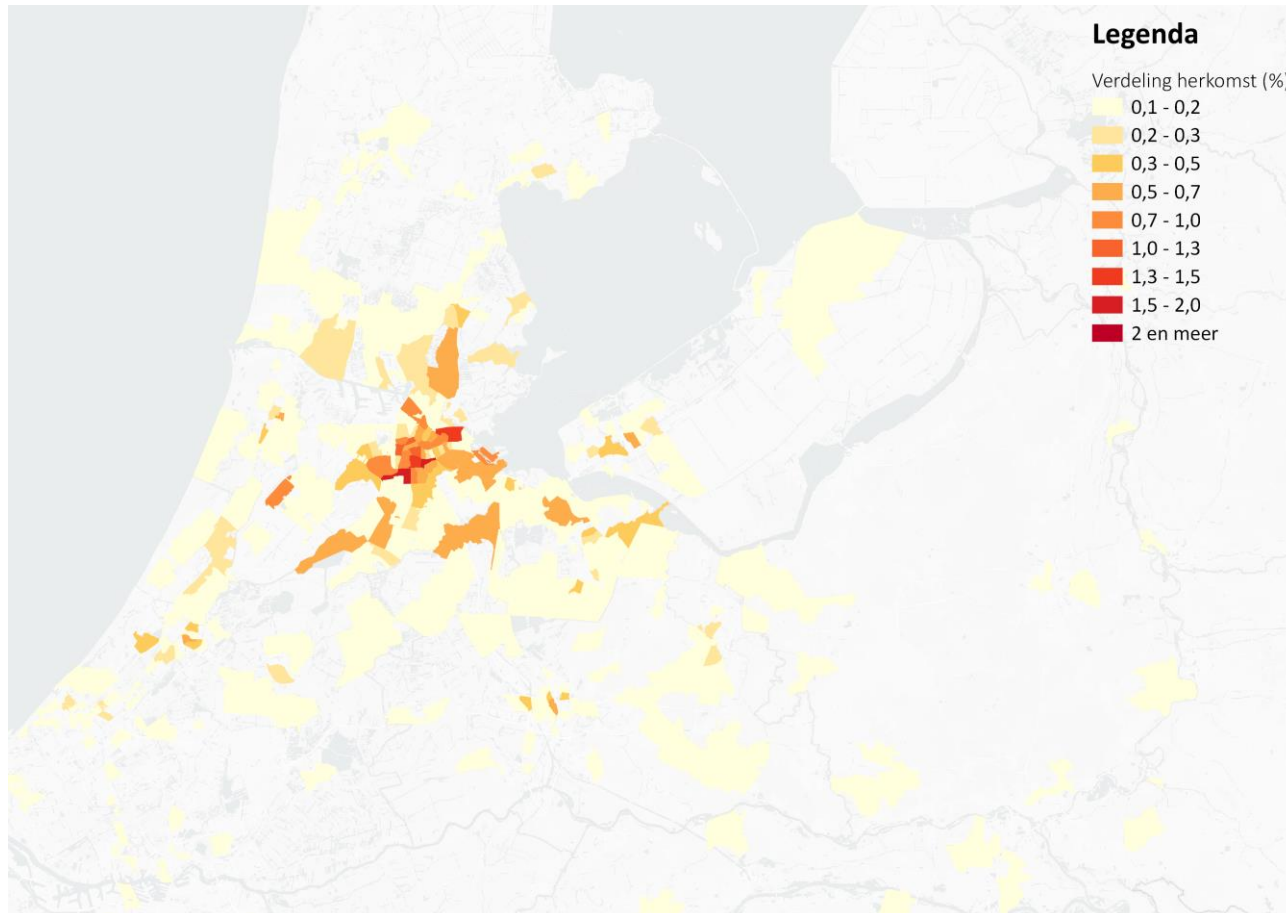
Unimodale trips

trips die met één vervoermiddel van deur tot deur worden verricht, bijvoorbeeld met de fiets of auto.

Voortransport

Het vervoermiddel waarmee bij multimodale trips van de herkomst naar het transferstation wordt gereisd. Bijvoorbeeld de bus vanaf het huisadres naar het station.

Bijlage 4 Herkomst



Colofon

Rapport: Mobiliteitsenquête Zuidas
Projectnummer: 258.23.1
Versie: v3
Datum: 08 december 2023

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Auteur(s): J. S. de Vries
M. Grimbergen



trajan

Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

Wateringweg 1 C06
2031 EK Haarlem

+31 23 888 2337
info@trajan.nl
www.trajan.nl