

Mobiliteitsenquête Zuidas 2019

Gemeente Amsterdam

VERSIE 2; 8 MEI 2020

Inhoud

Inleiding	3	Waardering autoreizigers	23
Respons en bezoekmotieven	4	Waardering fietsers	24
Beschikbaarheid vervoermiddelen	5	Waardering treinreizigers	25
Vervoersalternatieven autogebruikers	7	Waardering bus-, tram- en metroreizigers	26
Modal split	8	Redenen om niet te fietsen	27
Trend modal split 2014 – 2019	9	Redenen om niet met OV te reizen	28
Modal split per afstandsklasse	10	Werkdagen in de Zuidas	29
Trend modal split naar afstandsklasse	11	Werkdagen naar branche	30
Trips met de trein	12	Bereidheid tot aanpassing reistijden	31
Trips met bus, tram en metro	13	Modal split van studenten	32
Alternatieve vervoerwijzen	14	Bekendheid met acties	33
Alternatieven voor trips met auto en fiets	15	Verandering in mobiliteitsgedrag	34
Alternatieven voor trips met OV en overig	16	Bijlagen	35
Herkomsten automobilisten 2014 – 2019	17	Bijlage 1: Representativiteit	36
Herkomsten fiets en bus, tram, metro 2019	19	Bijlage 2: Opmerkingen	38
Herkomsten auto en trein 2019	20	Bijlage 3 Woordenlijst	39
Parkeren	21	Colofon	40
Waardering reis Zuidas 2019	22		

Inleiding

Aanleiding

De Taskforce Bereikbaarheid Zuidas en de Gemeente Amsterdam doet elke twee jaar onderzoek naar de bereikbaarheid van de 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 bewoners en werknemers in de Zuidas en biedt aanknopingspunten de bereikbaarheid van de Zuidas te verbeteren.

Tot 2018 is elke twee jaar eenzelfde onderzoek uitgevoerd. In 2019 is de enquête eerder afgenomen. Bij voorgaande edities is gevraagd naar allerlei verschillende aspecten van het woon-werkverkeer. Een nieuw en belangrijk onderdeel daarvan was de motivatie voor keuze van hun gebruikte woon-werk modaliteit. Vanaf 2016 zijn ook vragen over de tevredenheid van respondenten en eventuele gewenste verbeteringen van de huidige verbindingen van en naar de Zuidas. In 2019 zijn er ook vragen gesteld over de impact van diverse acties en programma's.

Onderzoeksmethodiek en populatie

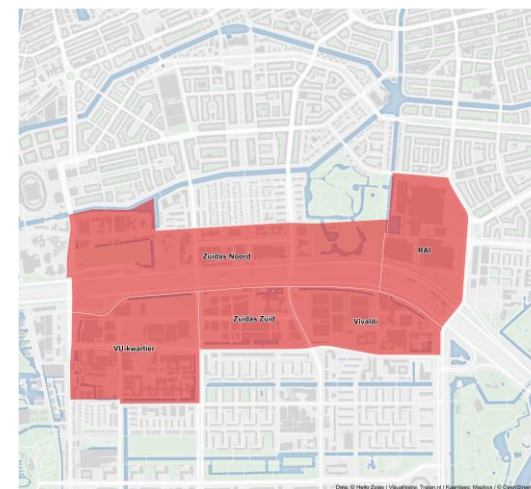
Het onderzoek is uitgevoerd als een enquêteonderzoek door middel van een online vragenlijst, met als populatie werknemers en studenten in de bedrijven en instellingen en bewoners in de Zuidas. De aankondiging en link naar de vragenlijst is via diverse online kanalen (intranet, website en nieuwsbrieven) bekendgemaakt aan de doelgroep. Deelname was vrijblijvend, en er zijn geen aanvullende wervingsacties verricht om meer respondenten te verwerven.

De omvang van de populatie binnen het onderzoeksgebied op 1 januari 2018 was bepaald op 40.611 werkzame personen. Het aantal studenten aan de VU wordt geschat op 22.800 personen, en het aantal bewoners op circa 2.800. De volgende gegevens zijn 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;
- Invloed van mobiliteitsacties.

De Zuidas wordt ruwweg gezien als het gebied in onderstaande kaart; wijkcode K23, bestaande uit vijf buurten, VU-kwartier, Zuidas Noord en zuid, Vivaldi en Rai.



Respons en bezoekmotieven

De online enquête was open tussen begin september tot medio december 2019. 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 werkelijke 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 26 procent van de respons afkomstig uit het onderwijs, terwijl deze sector maar 11 procent van de werkzame personen daadwerkelijk in deze sector op de Zuidas werkt. Daarom is er een stratificatie toegepast. Bijlage 2 geeft hiervan een verantwoording.

In 2018 is voor het eerst gevraagd wat het bezoekmotief van de respondenten op de Zuidas was. De uitkomsten zijn weergegeven in de tabel hier rechts. In totaal hebben 1.699

respondenten meegewerkt aan de online vragenlijst. Het merendeel (79 procent) hiervan gaf aan werkzaam te zijn op de Zuidas. Bij een totale populatie van 40.611 werknemers betekent dit dus een respons van 2,6 procent en een foutmarge van 2,6 procent (uitgaande van een betrouwbaarheid van 95 procent). Dit betekent dat een antwoord op een vraag in de enquête in werkelijkheid met 2,6 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 op de Zuidas werkt. Het betreft dus de groepen werkenden en het zakelijk bezoek, in totaal 1.337 respondenten.

categorie	respons	populatie	aandeel	foutmarge
werkt in Zuidas	1.298	40.600	3,2%	2,7%
woont en werkt in Zuidas	13		-	
zakelijk bezoek	26		-	
totaal werkenden	1.337	40.600	3,3%	2,6%
overig	6		-	
privé afspraak	16		-	
recreatie / sport	7		-	
studeert in Zuidas	252	22.800	1,1%	6,1%
transit	27			
woont in Zuidas	54	3.350	1,6%	13,2%
Eindtotaal	1.699			

Voor de groep bewoners lag de foutmarge op Zuidas op 13,2 procent en voor studenten op 6,1 procent. Dit impliceert een grote variatie in antwoorden en daarmee zijn de uitkomsten ook vooral indicatief.

Van de overige groepen is onbekend hoe groot de populatie is en deze zijn ook buiten de uitkomsten gehouden.

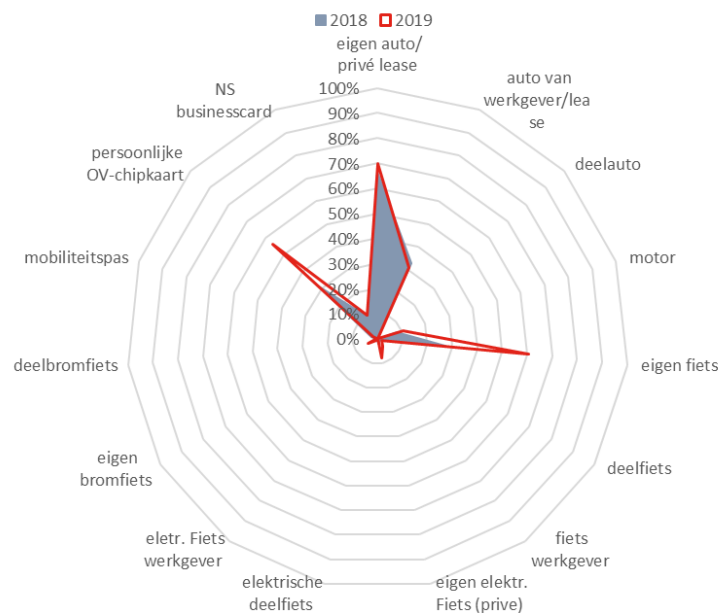
Beschikbaarheid vervoermiddelen

In de figuren hiernaast is per hoofdvervoerwijze weergegeven welke vervoermiddelen respondenten, gebruik makend van bepaalde vervoermiddelen (naar hoofdvervoermiddel), ter beschikking hebben. Hierbij is een vergelijking gemaakt tussen 2018 en 2019.

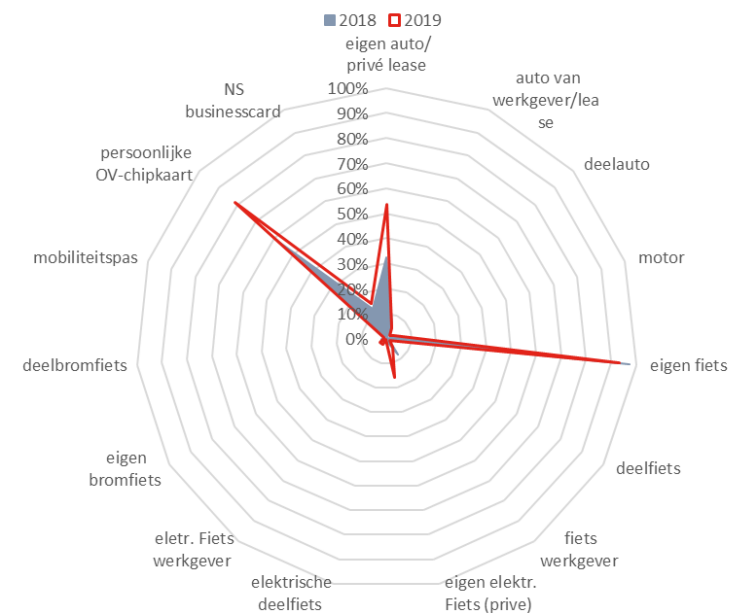
Van de auto- en motorgebruikers in 2019 heeft ongeveer 70 procent de beschikking over een eigen auto. Dat is evenveel als in 2018. Iets meer dan 60 procent van de autogebruikers beschikt ook over een fiets.. Dit aandeel is in 2019 hoger dan in 2018. Ook het aandeel dat een persoonlijke OV-schipkaart heeft is onder autogebruikers toegenomen.

Respondenten die in 2019 met de (E-) fiets komen hebben vaker dan in 2018 ook een auto. Ten opzichte van 2018 heeft men iets minder vaak een eigen fiets. Ongeveer 16 procent heeft in 2019 een e-fiets in 2018 was dit aandeel nog 1 procent. Circa 3 procent van de respondenten heeft in 2019 een e-fiets van de werkgever.

Hoofdvervoermiddel auto en motor



Hoofdvervoermiddel fiets en E-fiets



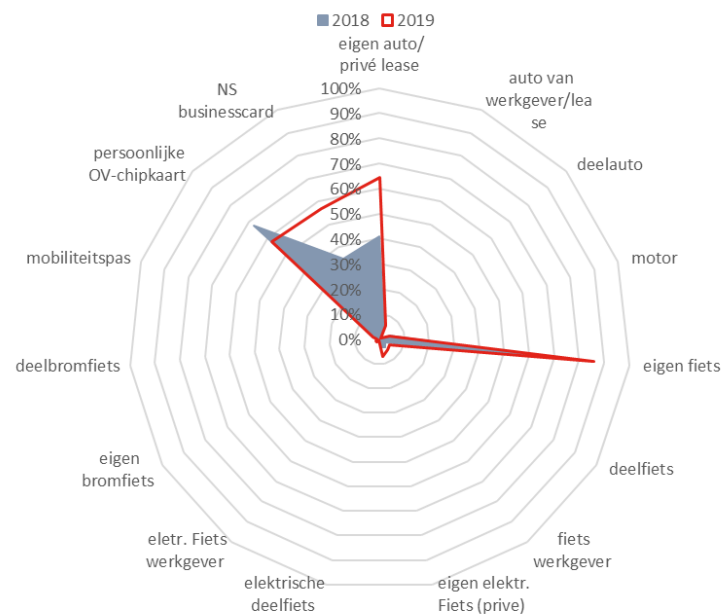
Gewogen, N= 1.599

Beschikbaarheid vervoermiddelen

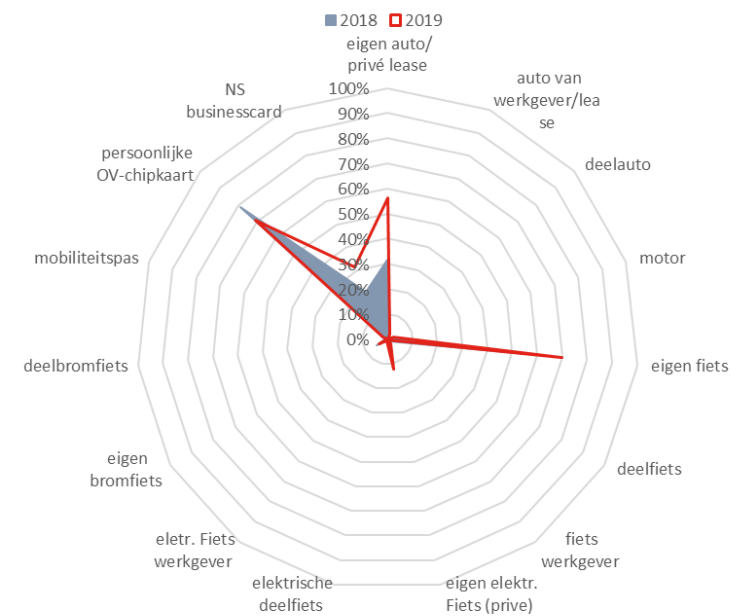
Van de gebruikers van trein en bus, tram of metro had in 2018 ongeveer 32 procent een eigen auto. In 2019 is dit 45 procent voor de treingebruikers en 56 procent voor gebruikers van bus, tram of metro. Opvallend is dat het bezit van een NS businesscard bijna is verdubbeld, vooral onder treinreizigers. Bezit van de persoonlijke OV-chipkaart nam in 2019 iets af, zowel voor treinreizigers als reizigers met bus, tram of metro.

Bezit van een eigen fiets is zowel voor treinreizigers als voor gebruikers van bus, tram of metro toegenomen. Het fietsbezit onder treinreizigers was hoger dan onder reizigers met bus, tram of metro. Dit is ondermeer verklaarbaar uit het feit dat fiets enerzijds en bus, tram of metro anderzijds op dezelfde afstandsklassen opereren.

Hoofdvervoermiddel trein



Hoofdvervoermiddel bus, tram, metro



Gewogen; N= 1.596

Vervoersalternatieven autogebruikers

Voor de auto- en motorgebruikers is ingezoomd op de alternatieven die zij noemen om zich te verplaatsen, afgezet tegen de afstand tussen woonplaats en werkplek. In de figuur is er een duidelijke scheiding zichtbaar tussen drie veel beschikbare vervoersalternatieven en overige alternatieven: circa 70 procent beschikt over een eigen auto en 50 procent over een eigen fiets en de OV-chipkaart. Andere alternatieven zijn veel minder beschikbaar.

Op zeer korte afstand (tot 2,5 km) geeft een lager aandeel van de autorijders aan over een fiets of auto te beschikken dan op hogere afstanden. Op afstanden tot ongeveer 10 kilometer heeft ongeveer 90 procent ook beschikking over een fiets of auto.

De afname van het aandeel automobilisten dat ook beschikt over een fiets bij hogere afstanden kan te maken hebben met de vraagstelling: mogelijk beschouwen respondenten de fiets op grotere afstanden niet meer als een vervoermiddel dat hen voor die afstand te

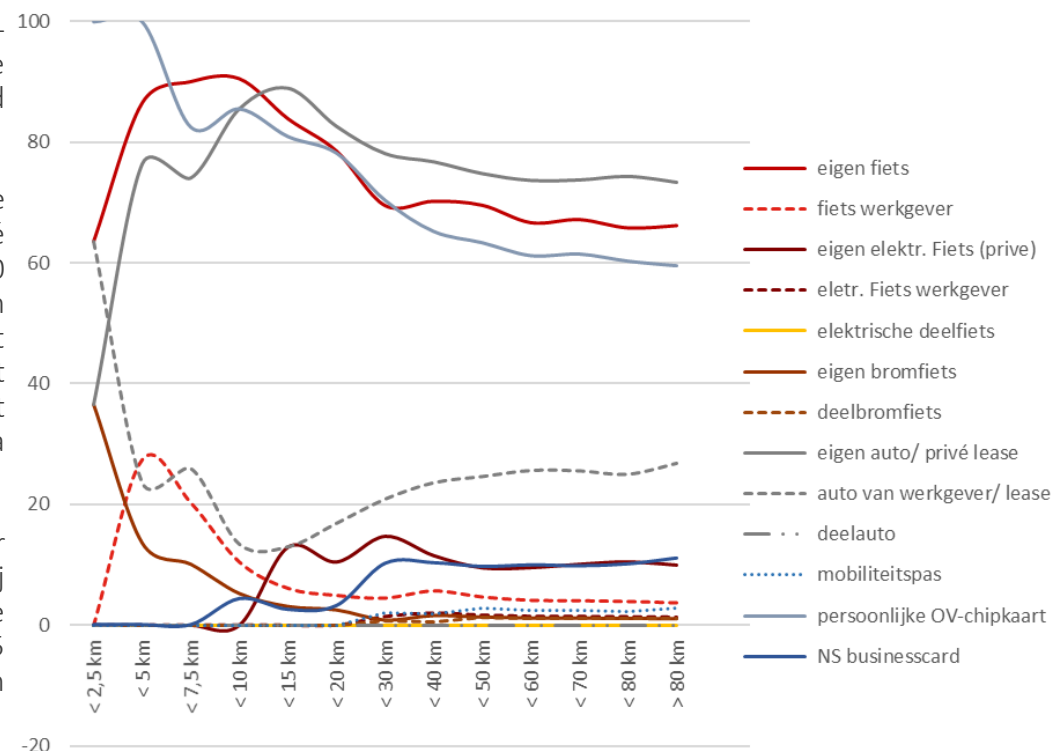
beschikking staat.

Het aandeel dat een persoonlijke OV-chipkaart heeft ligt het hoogst op de korte afstanden. Naarmate de afstand toeneemt neemt dit aandeel af.

Opvallend is verder dat net als in 2018 de beschikking over een zakelijke of privé auto gespiegeld lijken. Tot circa 10 kilometer neemt de beschikking over een zakelijke auto af, en daarna neemt dit aandeel toe. Voor privé auto's is dit omgekeerd, hier begint het aandeel dat beschikking heeft over een eigen auto na 15 kilometer afstand te dalen.

Het aandeel autorijders dat beschikt over een elektrische fiets begint pas bij afstanden vanaf 10 kilometer toe te nemen. Dit aandeel ligt het hoogst bij 15 en 30 kilometer. Bij hogere afstanden stabiliseert dit aandeel rond 10 procent.

De NS-businesskaart wordt, net als in 2018, door ongeveer 10 procent van de autogebruikers gebruikt.

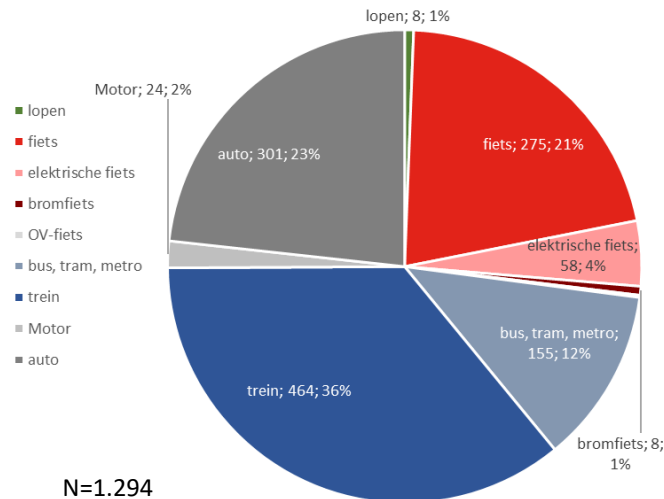


Gewogen; N= 325
Afstanden cumulatief

Modal split

De modal split voor de motieven werken en zakelijk bezoek op de Zuidas is weergegeven in onderstaand figuur, verdeeld naar het meest gebruikte vervoermiddel of reis-combinatie waarmee de langste afstand wordt afgelegd. Net als in 2018 is de trein met 36 procent van het aantal respondenten de meest gebruikte modaliteit om in de Zuidas te komen.

Modal split totaal 2019



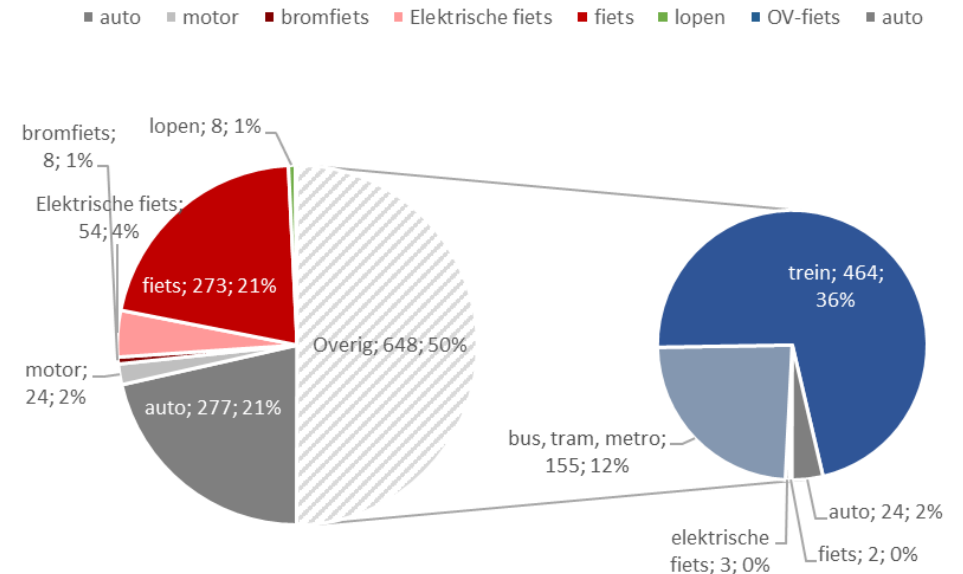
De fiets wordt door 21 procent als hoofvervoermiddel gebruikt, de auto door 23 procent. De elektrische fiets groeit door naar een aandeel van 4 procent.

Unimodaal en multimodaal

In de figuren rechts is de modal split gesplitst voor unimodale en multimodale trips, met als criterium de hoofd-vervoerwijze (het vervoermiddel waarmee de meeste afstand wordt afgelegd). Ruwweg de helft de respondenten reist unimodaal. De auto en de fiets hebben hier gelijke aandelen, beide 21 procent. De elektrische fiets heeft een aandeel van 4 procent, de motor 2 procent. De overige modaliteiten hebben een aandeel van 1 procent.

Bijna de helft van de reizigers reist multimodaal. Van deze groep neemt de trein het grootste aandeel in (circa 72 procent van de multimodale trips, 36 procent van alle trips). De auto wordt door circa 5 procent van de multimodaal reizende respondenten als hoofvervoermiddel gebruikt (2 procent van alle trips).

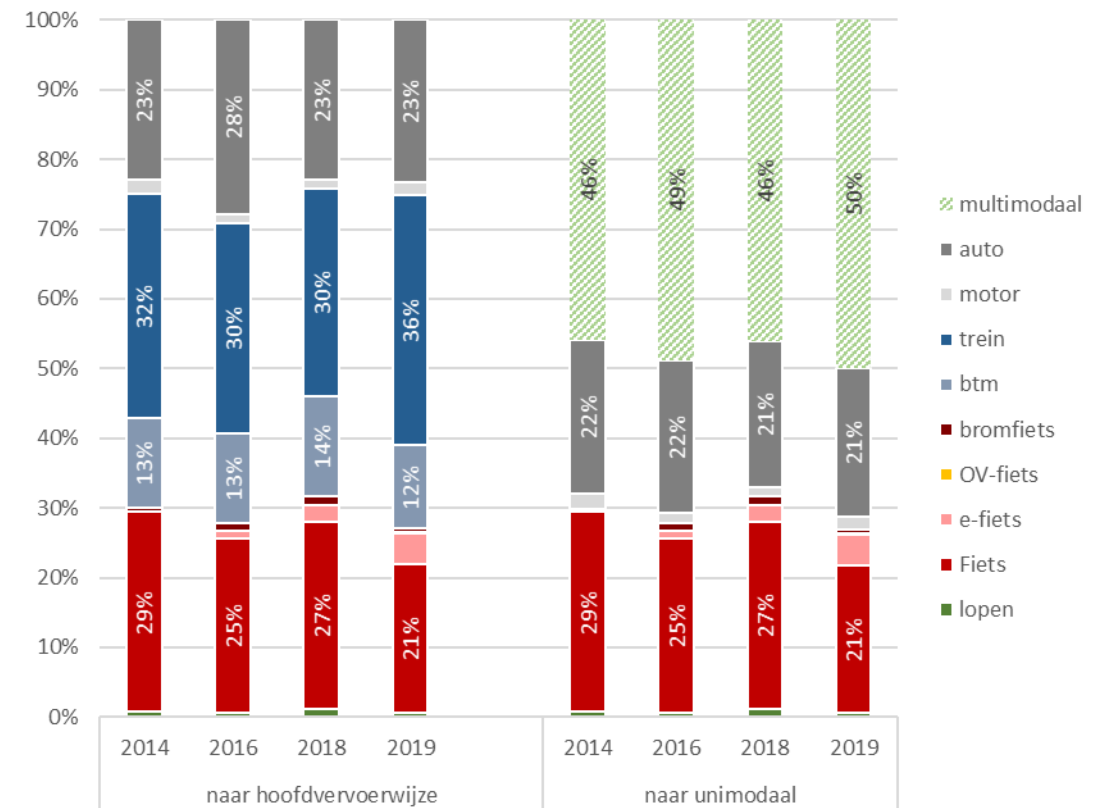
Modal split, unimodaal en multimodaal 2019 (gewogen; N = 1.291)



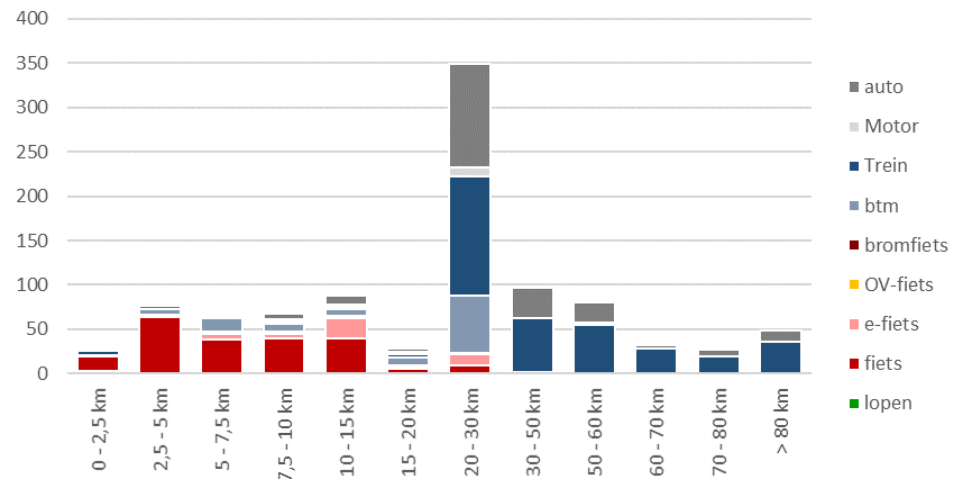
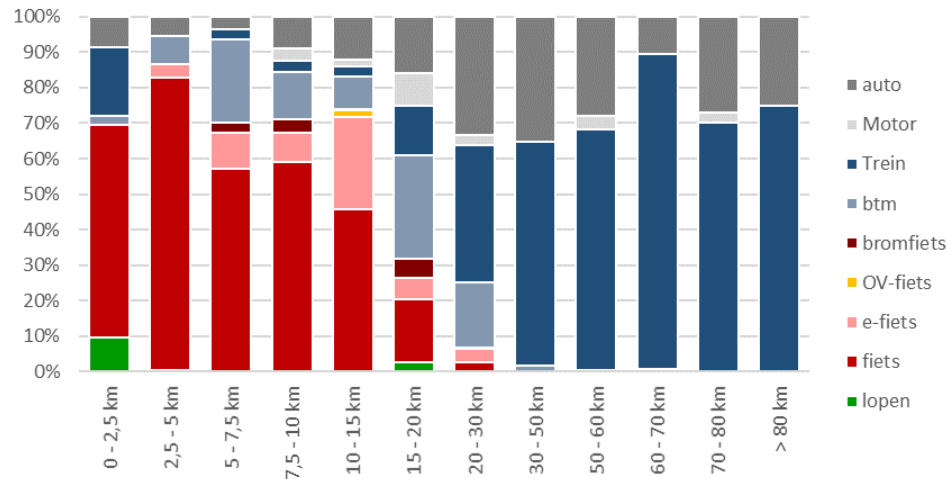
Trend modal split 2014 - 2019

In de figuur hiernaast is de trend in modal split tussen 2014 en 2019 weergegeven. Als wordt gekeken naar het vervoermiddel waarmee de grootste afstand wordt overbrugd, dan neemt de trein het grootste aandeel in. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de trein vaak in combinatie met andere vervoermiddelen (als voor- en of natransport wordt gebruikt). Het aandeel fiets (als hoofdvervoerwijze) is afgenomen. Ook het aandeel van bus, tram en metro nam af. Dit kan verschillende redenen hebben. Het is mogelijk dat reizigers meer gebruik maken van de trein op korte afstand. Verder valt op dat de elektrische fiets weer meer aandeel heeft dan in 2019. in 2018 was dit aandeel nog 2 procent, inmiddels is dit 4 procent.

Wanneer alleen wordt gekeken naar unimodale reiswijzen is er een ander beeld zichtbaar. Er wordt meer multimodaal gereisd dan in 2018. Het aandeel multimodale trips is met 4 procentpunt toegenomen. Deze toename lijkt vooral ten koste te zijn gegaan van het fietsgebruik.



Modal split per afstandsklasse



Van de 1.294 respondententen is van 989 personen 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.

Op afstanden tot 2,5 kilometer maakt ongeveer de helft van de respondenten gebruik van de fiets, en circa 20 procent gebruik van de trein. In absolute zin gaat het hier echter over een klein aantal

respondenten (28 personen). Het aandeel treinreizigers wordt verklaard door in de Zuidas werkzame personen met een werkgever op grotere afstand.

Het aandeel fietsers is het hoogst op een afstand tot 5 kilometer. Hier maakt circa 85 procent gebruik van een (elektrische) fiets. Op langere afstanden tussen 5 en 10 kilometer neemt de fiets ook een groot aandeel in, tot circa 60 procent. De elektrische fiets heeft een groot aandeel op de afstandsklasse 10 tot

15 kilometer. Boven 15 kilometer begint het aandeel fietsers af te nemen. Tussen 15 en 20 kilometer nemen bus, tram en metro het hoogste aandeel in, op grotere afstanden neemt de trein dit over. Het aandeel autogebruiker schommelt op deze afstanden rond 30 procent.

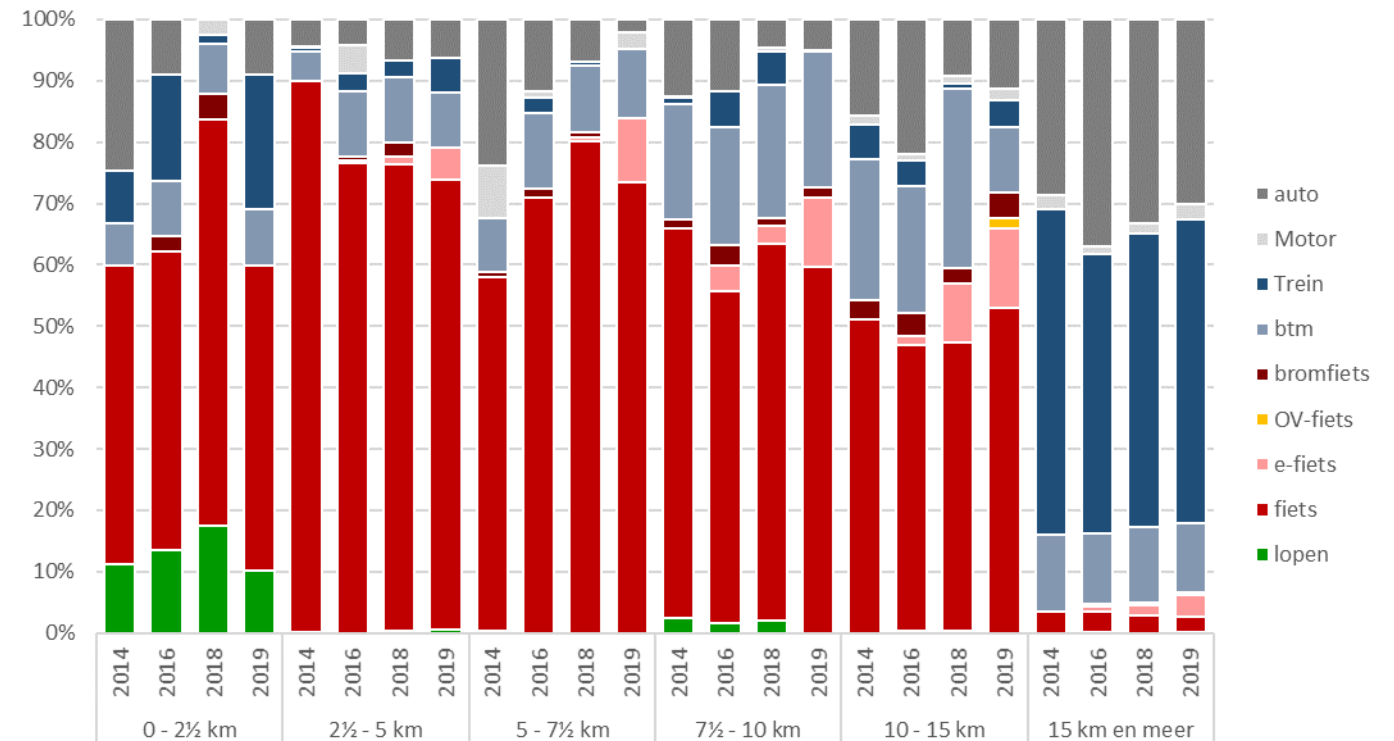
De meeste respondenten wonen tussen 20 en 30 kilometer van de Zuidas.

Trend modal split naar afstandsklasse

Als over meerdere jaren wordt gekeken, komen we tot de hiernaast weergegeven figuur. Op de korte afstand (tot 2,5 kilometer) is het aandeel van de fiets iets afgenomen ten opzichte van vooral de trein. Hier speelt de toevalsfactor een rol: het absolute aantal personen op deze afstand is relatief laag (zie voorgaande pagina) waardoor verschillen meer opvallen. Op de afstand 2,5 tot 5 kilometer is het aandeel fiets verder toegenomen, als het aandeel van de elektrische fiets hierin wordt meegenomen. Dit is ook het geval op de afstand tot 7,5 kilometer, waar de toename van de elektrische fiets nog duidelijker zichtbaar is.

Opvallend is dat op de langere afstanden is de verdere toename van het aandeel van de elektrische fiets, maar tot 15 kilometer ook het aandeel van de 'gewone' fiets. Dit is vooral ten koste gegaan van bus, tram en metro.

Boven 15 kilometer zijn het auto en trein die de boventoon voeren. Wel is ook hier groei zichtbaar voor het aandeel van de elektrische fiets.



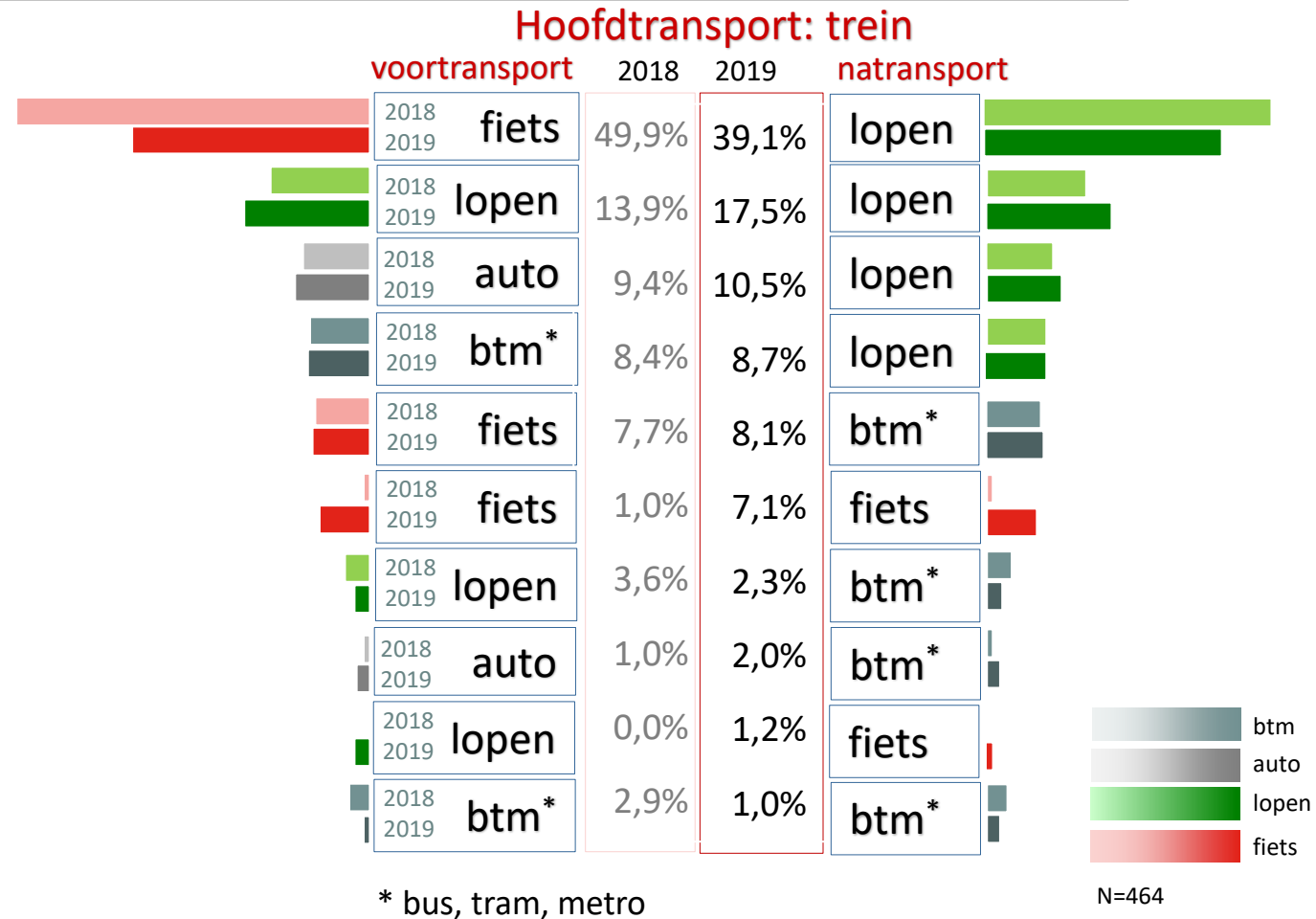
Trips met de trein

In de vorige pagina was zichtbaar dat bij multimodale trips feitelijk drie vervoermiddelen als hoofdvervoermiddel worden gebruikt: de trein, auto en lokaal openbaar vervoer (bus, tram of metro). De volgende pagina's gaan dieper in op de reiscombinaties van deze drie groepen.

In de figuur hiernaast is een overzicht gegeven van de meest voorkomende reiscombinaties in 2018 en 2019 waarbij de trein als hoofdvervoermiddel is gebruikt. De meest voorkomende reiscombinatie is die met de fiets als voortransport en lopen als natransport. In 2019 werd 39 procent van het totaal aantal trips met de trein op deze wijze

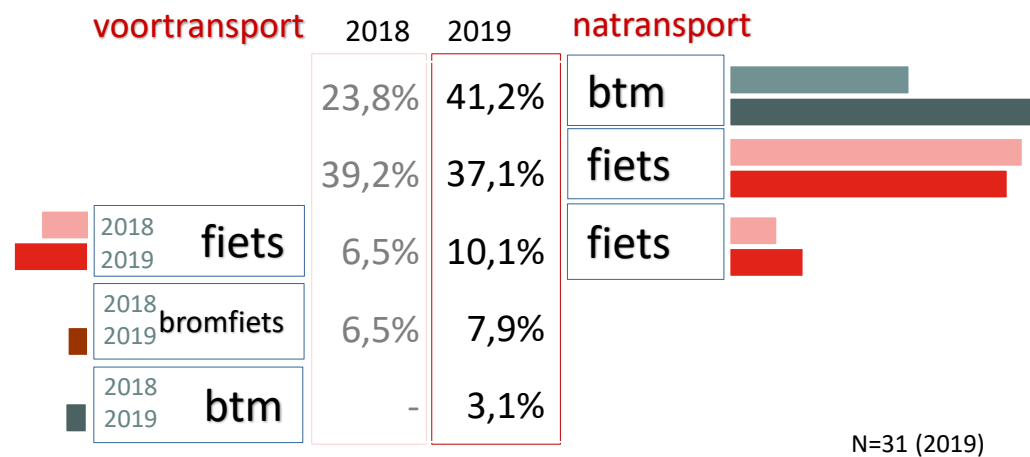
afgelegd. Dit is een afname ten opzichte van 2018; toen werd nog circa 50 procent van de trips op deze wijze afgelegd.

Lopen in combinatie met de trein kwam voor in 17,5 procent van de trips, en 10,5 procent van de trips werd uitgevoerd met de auto als voortransport. Beide combinaties kwamen vaker voor dan in 2018.



Trips met auto en bus, tram, metro

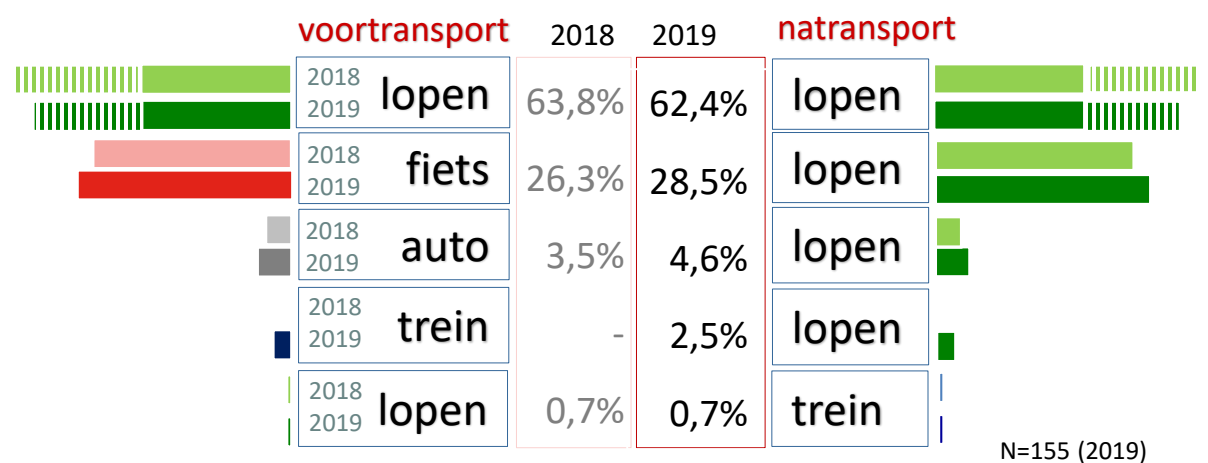
Hoofdtransport: auto



Auto

Er zijn in 2019 24 multimodale combinaties met de auto geteld. Dat zijn er minder dan in 2018. De meest voorkomende combinatie is de auto als hoofdtransport en bus, tram of metro als natransport. In 2019 werd deze combinatie vaker genoemd dan in 2018. De combinatie met de fiets als natransport werd in 2019 iets minder vaak genoemd. Een andere veel voorkomende combinatie was de fiets als voor- en natransport

Hoofdtransport: Bus, tram, metro



met de auto als hoofdtransportmiddel. Andere combinaties werden eenmalig genoemd, zoals de bromfiets of bus, tram en metro als voortransport.

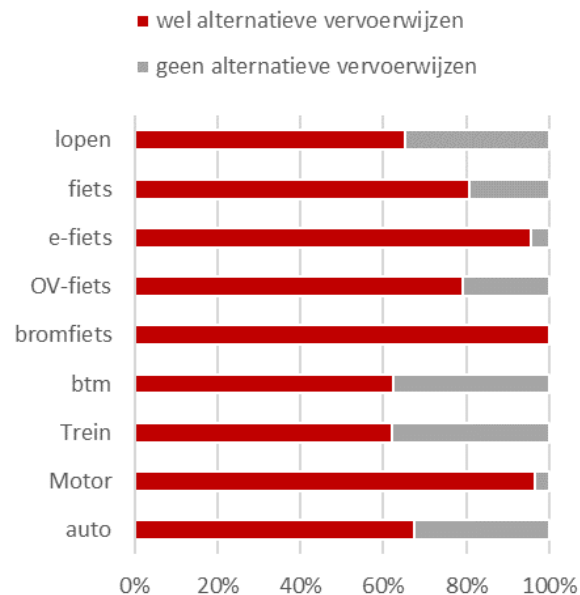
Bus, tram en metro

Voor wat betreft het lokaal openbaar vervoer wordt in bijna alle gevallen lopen als natransport gebruikt. Dit is ook logisch vanwege het feit dat bus, tram en metro een fijnmaziger netwerk hebben dan bijvoorbeeld de trein. Meer dan 60 procent van de

combinaties bestaat uit lokaal openbaar vervoer als hoofdvervoermiddel, en lopen naar en van de halte. Als voortransport wordt eveneens vaak lopen genoemd. Het aandeel hiervan is ten opzichte van 2018 licht afgenomen. Het aandeel dat de fiets als voortransport gebruikt is daarentegen licht toegenomen.

Alternatieve vervoerwijzen

Personen die in de Zuidas werkzaam zijn, maken hierbij gebruik van meerdere vervoerwijzen. Slechts 30 procent van de respondenten gebruikt altijd dezelfde vervoerwijze om naar de Zuidas te komen.



Het verschil zit echter in de frequentie waarmee gebruik wordt gemaakt van deze alternatieven. Voor alle vervoerwijzen geldt dat over het algemeen slechts (zeer) incidenteel gebruik wordt gemaakt van een alternatief.

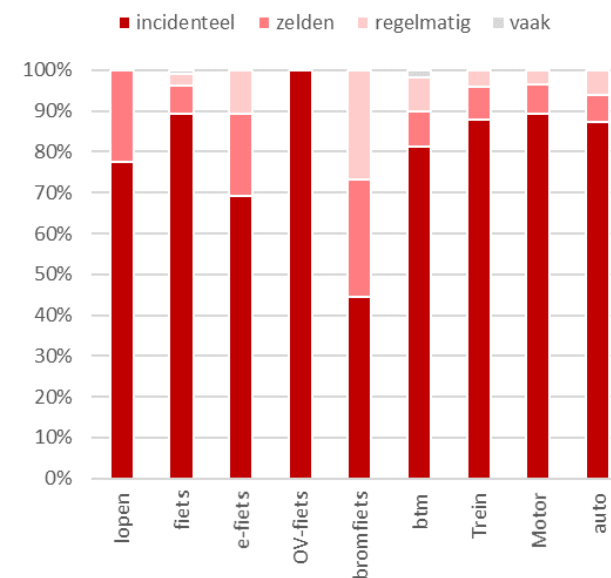
Voor wat betreft deze alternatieven; motorrijders, bromfietzers en gebruikers van een elektrische fiets wisselen relatief gezien het vaakst. Voor autorijders en reizigers met openbaar vervoer ligt het aantal reizigers zonder alternatief het hoogst; 35 en 38 procent. Van de fietsers maakt gemiddeld 20 procent wel eens gebruik van een alternatieve vervoerwijze.

Het antwoord op de vraag hoe vaak gebruik is gemaakt van een alternatieve vervoerwijze is in de figuur rechts weergegeven.

Ongeveer 90 procent van de fietsers, automobilisten en motorrijders gaf aan dat ze incidenteel gebruik maken van een alternatief. Het aandeel dat aangaf regelmatig of vaak hiervan gebruik te maken lag rond 5 procent.

Van gebruikers van het openbaar vervoer wisselen bus-, tram- en metroreizigers vaker van vervoerwijzen dan treinreizigers. Circa 80 procent van lokaal ov en 88 procent van de treinreizigers gebruikt incidenteel een andere vervoerwijze, 7 procent doet dit regelmatig tot vaak.

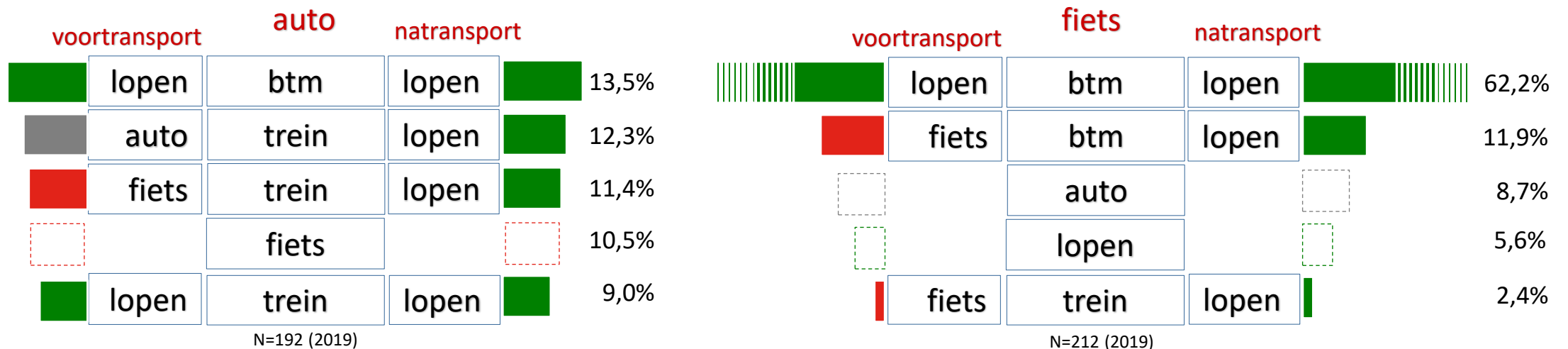
Voetgangers wijken het minst af van hun vervoerwijze, 78 procent doet dit incidenteel en de rest zelden. Bromfietzers maken regelmatig gebruik van alternatieven. Het aandeel bromfietzers in de respons was echter zeer laag (N=8).



Vaak = meerdere keren per week
 Regelmatig = enkele keren per week
 Zelden = enkele keren per maand
 Incidenteel = enkele keren per jaar

N= 1.212

Alternatieven voor trips met auto en fiets



In deze paragraaf wordt verder ingezoomd op de groep die wel eens op een andere manier dan gebruikelijk naar de Zuidas reist. In totaal gaat het hier om 760 respondenten.

Auto

Er worden veel alternatieve vervoerwijzen genoemd voor trips met de auto. In bovenstaande figuur is de top 5 weergegeven. Hiermee is ongeveer de helft van de aangegeven alternatieven verklaard. De meest genoemde alternatieven zijn trips met openbaar

vervoer en lopen, auto of fiets als voor- en of natransport. Ongeveer 13,5 procent gaf aan dat hun reis vervangbaar was met bus. Tram of metro, de rest maakt dan gebruik van de trein. Relatief vaak ook wordt genoemd een trip waarbij de auto voor- of natransport overneemt, of waarbij de auto nog steeds als hoofdvervoermiddel wordt gebruikt maar een ander vervoermiddel als natransport.

Fiets

Alternatieven voor de fiets zijn minder divers. Meer

dan 62 procent van de respondenten laat wel eens de fiets staan voor een trip met bus, tram of metro. Ook een verplaatsing met de fiets als voortransport en bus, tram of metro als hoofdvervoermiddel komt in 12 procent van de antwoorden terug. Unimodale trips met de auto of lopen komen ook voor: bijna 9 procent neemt wel eens de auto, en 6 procent kiest voor lopen in plaats van fietsen. Ongeveer 2,5 procent neemt de trein met als voortransport de fiets.

Alternatieven voor trips met OV en overig

voortransport		natransport		
	auto			41,7%
lopen	btm	lopen		6,4%
fiets	trein	lopen		5,4%
lopen	trein	lopen		5,1%
lopen	trein	lopen		5,0%

N=268 (2019)

Trein

In het bijzonder de auto wordt door veel respondenten, ongeveer 42 procent van de treingebruikers, als vervanging voor de trein gezien. De overige alternatieven zijn vooral zichtbaar in de keuze van voor- en natransport. In plaats van fiets of bus, tram of metro wordt dan een ander vervoermiddel gebruikt, of men gaat gewoon lopen.

voortransport		natransport		
	fiets			22,2%
	auto			18,8%
lopen	btm	lopen		12,8%
fiets	trein	lopen		9,6%
	E-fiets			9,5%

N=89 (2019)

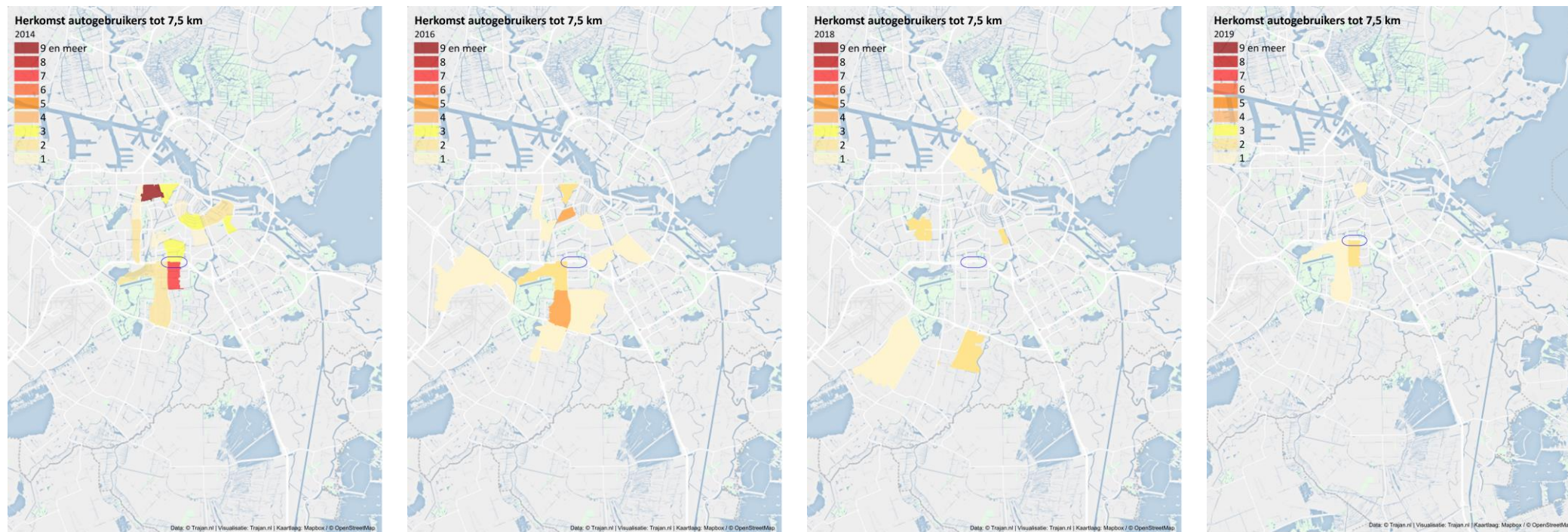
Bus, tram en metro

Voor bus, tram en metro gelden in grote lijnen dezelfde alternatieven als voor de trein. Ook hier kiest ongeveer 50 procent voor een individueel vervoermiddel: 22 procent de auto, 18 procent de fiets. Opvallend is het aandeel van de elektrische fiets. Overige alternatieven liggen vooral in verandering van voor- en /of natransport. Een kleine 10 procent vervangt lokaal openbaar vervoer wel eens voor de trein.

Overige vervoermiddelen

Minder voorkomende vervoerwijzen zoals de elektrische fiets worden vooral vervangen door lokaal openbaar vervoer (ca. 40 procent); fiets en trein (14 procent) of auto (12 procent) en fiets (7 procent). Alternatieven voor de bromfiets zijn de fiets (40 procent) de auto (27 procent) en bus, tram en/of metro (20 procent). Voetgangers kiezen vooral voor de fiets.

Herkomst automobilisten 2014 - 2019



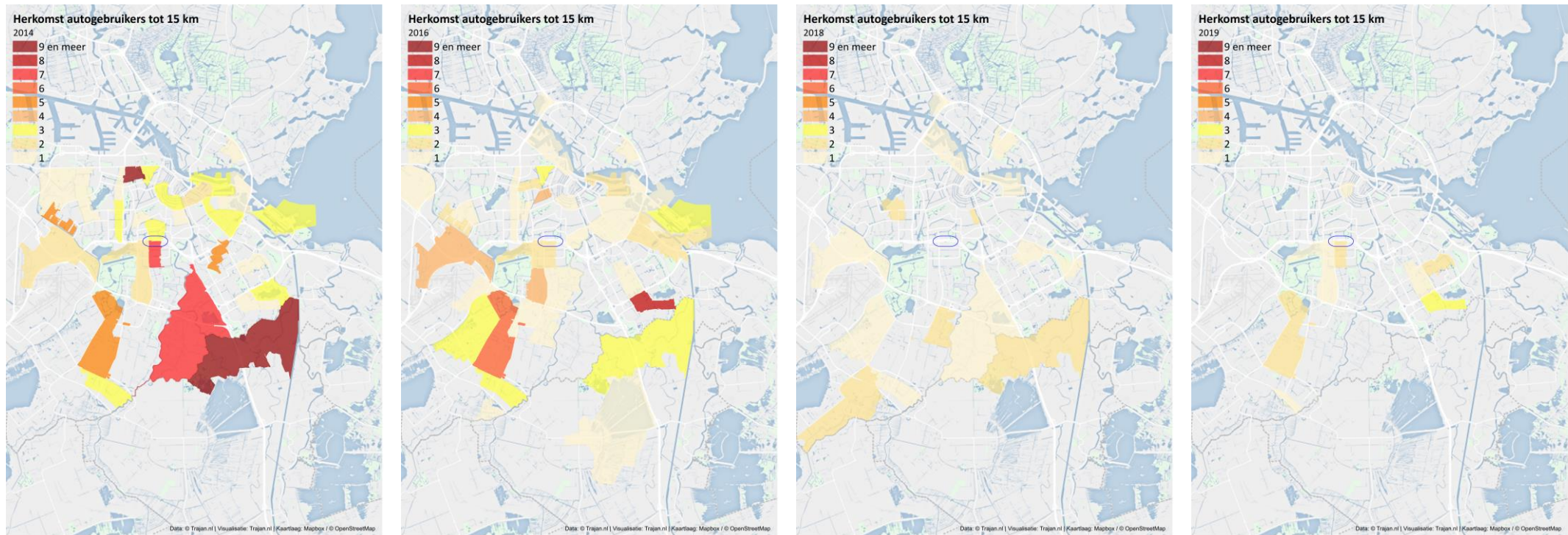
Gewogen op branche en respons; 2014=100

In bovenstaande kaarten zijn de locaties van herkomst weergegeven van automobilisten tot een afstand van 7,5 kilometer naar de Zuidas. Deze afstand wordt beschouwd als maximale fietsafstand. Het onderzoek uit 2014 laat relatief veel

respondenten zien uit Bos en Lommer en delen van Amstelveen. Omdat elke editie grotendeels bestaat uit verschillende respondenten is het bepalen van een trend voor individuele locaties moeilijk. Het algemene beeld sinds 2014 is echter wel een

afname van het aantal automobilisten, zowel van binnen de ring Amsterdam als erbuiten. In 2019 zijn er alleen nog herkomsten geregistreerd uit de westelijke binnenstad, Buitenveldert en Amstelveen.

Herkomst automobilisten 2014 - 2019



In de bovenstaande afbeeldingen is een grotere afstand genomen naar de Zuidas, namelijk 15 kilometer. Dit is de meest voorkomende afstand die elektrische fietsers afleggen naar de Zuidas. Ook op deze afstand is een afname zichtbaar van het aantal

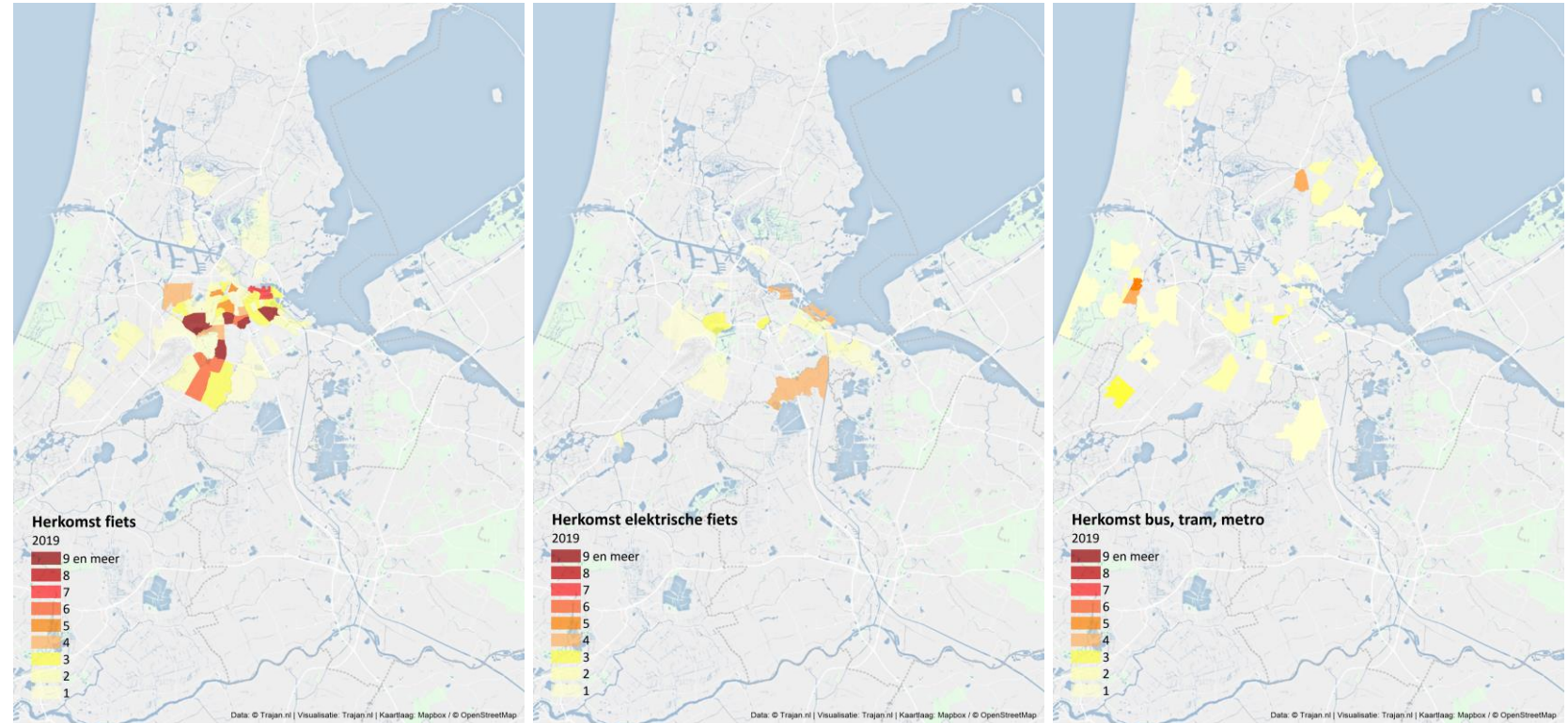
automobilisten naar de Zuidas. Opvallend is dat het vooral gaat om verder weg gelegen kernen als Bovenkerk en Ouderkerk. In 2019 nam het aantal respondenten ook uit deze locaties af. Dit kan enerzijds te maken hebben met een lagere respons

uit deze locaties, maar ook met een andere meetmethodiek van afstanden (zie bijlage 2).

Herkomsten fiets, en bus, tram metro 2019

In de figuren hiernaast zijn de herkomsten weergegeven van reizigers met de fiets, de elektrische fiets en bus, tram, metro. Voor wat betreft reizigers met de fiets is een duidelijke oriëntering op Amsterdam en Amstelveen zichtbaar. Gebruikers van de elektrische fiets zijn meer regionaal georiënteerd: de perifere delen van Amsterdam, zoals IJburg en Nieuw-West, en de omgeving Ouderkerk.

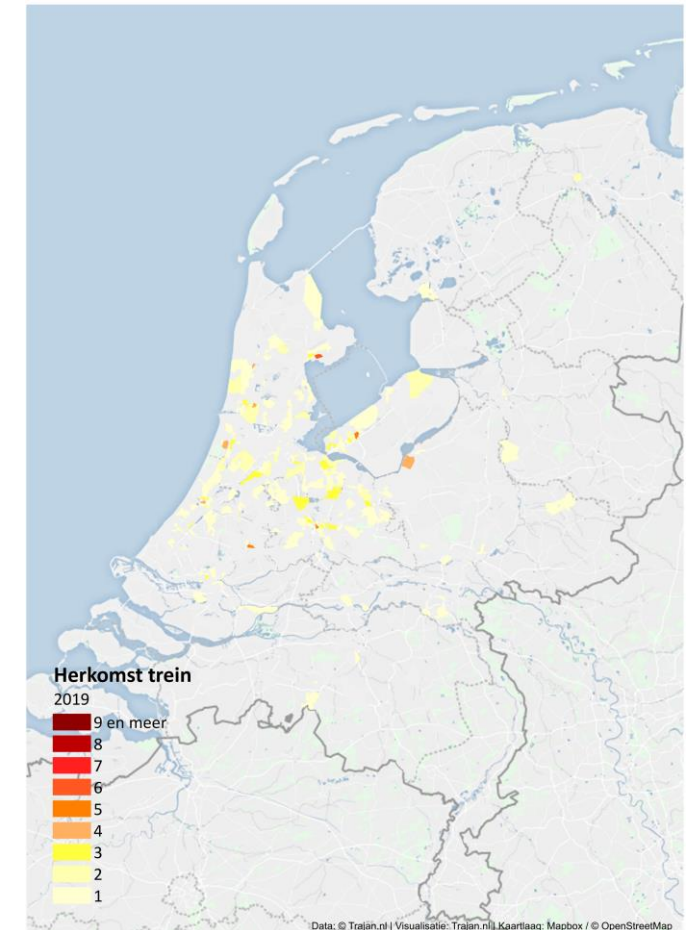
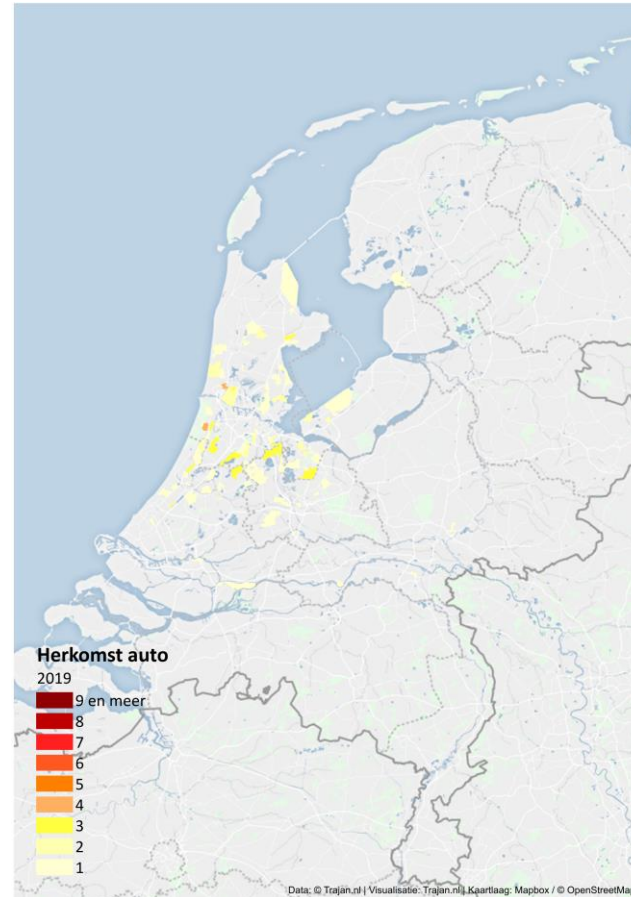
De herkomsten met lokaal openbaar vervoer laat vooral een oriëntering zien van kernen op grotere afstand in de regio; in het bijzonder Haarlem, Purmerend en Diemen.



Herkomsten auto en trein 2019

Trein en auto worden vooral voor de langere afstanden gebruikt. De gemiddelde afstand voor autorijders was 37,4 kilometer, voor trein was dit 49,9 kilometer. Herkomsten met de auto zijn vooral zichtbaar vanaf de zuidelijke flank van Amsterdam, de kop van Noord-Holland en Almere.

Herkomsten met de trein komen uit ongeveer dezelfde regio's maar verspreiden zich verder; regio Den Haag – Rotterdam, Betuwe en oostelijk Utrecht.



Parkeren

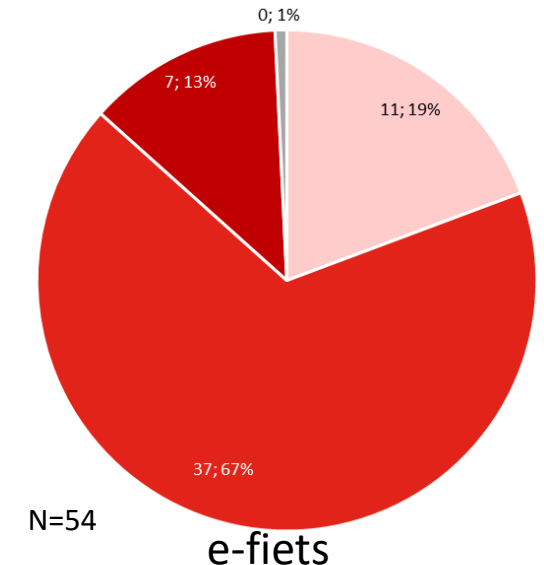
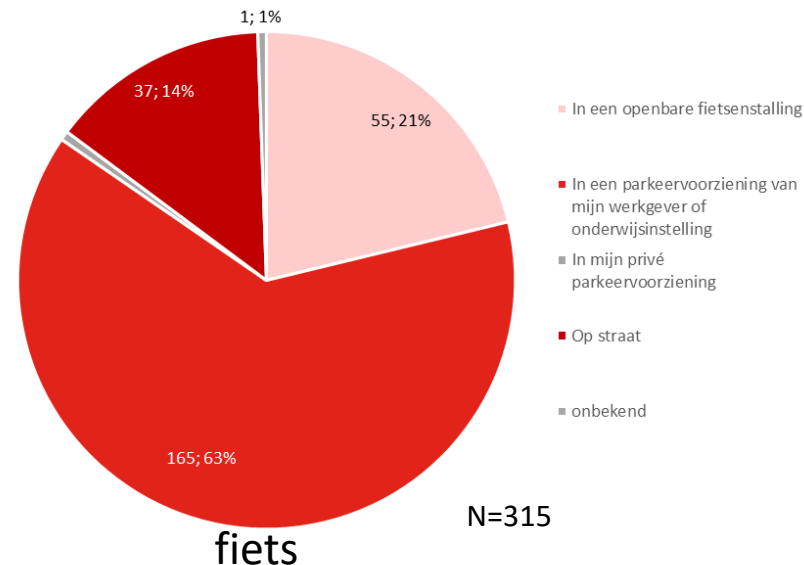
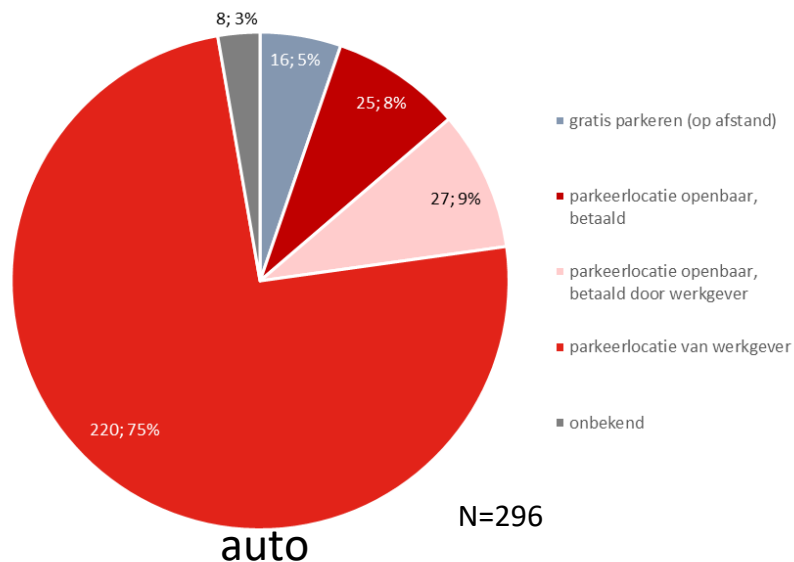
Van de in de Zuidas werkende personen die de auto gebruiken als hoofdtransportmiddel, parkeert 75 procent op een parkeerlocatie die ter beschikking is gesteld door de werkgever. Het gaat hierbij vooral om parkeergarages. De rest parkeert in het openbare areaal. Voor ruwweg 35 procent van deze groep worden de kosten betaald door de werkgever, ongeveer een derde betaalt hiervoor zelf. Genoemde locaties hiervoor zijn de Europaboulevard,

parkeergarage Tripolis en de Rai. Circa 20 procent van deze groep, 5 procent van het totaal parkeert in een gebied zonder parkeerregulering.

Locaties die veel voor parkeren op afstand worden gebruikt zijn vaak locaties met goed openbaar vervoer. In veel gevallen gaat het om P+R locaties. Daarnaast worden locaties in en rond Amstelveen veel genoemd zoals het Amsterdamse Bos en

Bovenkerk.

Fietsers en e-fietsers verschillen onderling weinig in parkeerlocatie: 63 procent, respectievelijk 67 procent parkeert in een voorziening van de werkgever. Het aandeel dat in een openbare fietsstalling parkeert ligt voor elektrische fietsers iets lager.



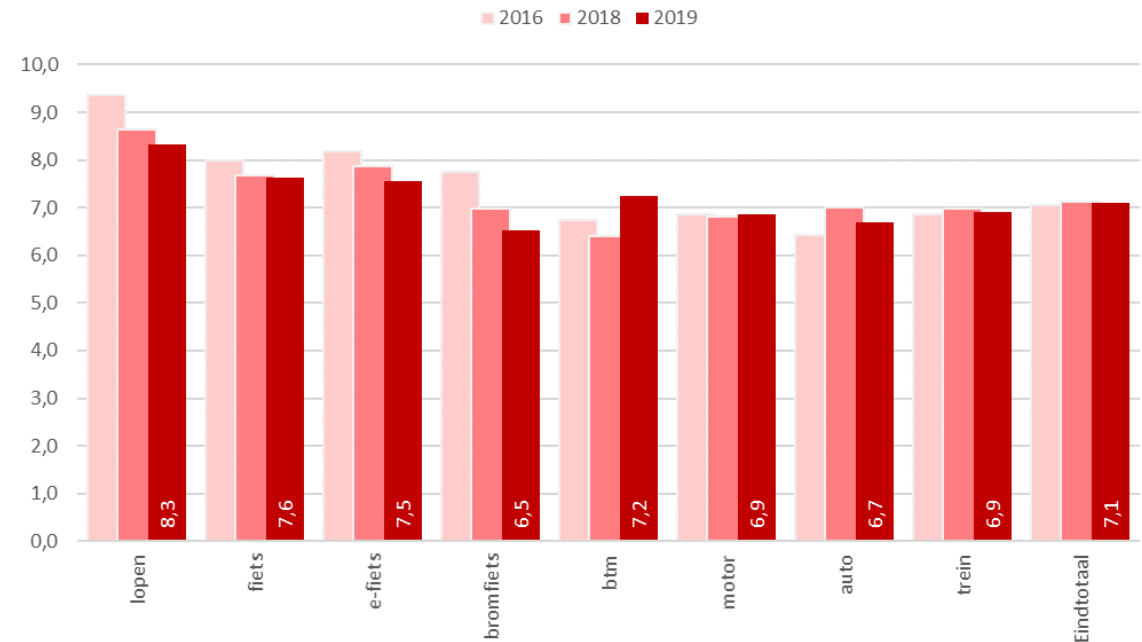
Waardering reis Zuidas 2019

Gemiddeld geven werkenden op de Zuidas in 2019 een 7,1 voor hun trip naar de Zuidas. Dit cijfer is door de jaren heen constant, ook in eerdere edities van het onderzoek gaven werkenden een cijfer van 7,1.

Als de hoofdvervoerwijze wordt toegevoegd zijn er echter wel verschillen zichtbaar. Wandelaars geven nog steeds de hoogste waardering, al brokkelt deze wel af.

Ook de waardering van fietsers is hoog ten opzichte van andere modaliteiten. Ten opzichte van 2018 is de waardering gelijk gebleven. Elektrische fietsers gaven een iets lager cijfer aan hun trip, dan fietsers, en de waardering ervan neemt net als bij voetgangers af.

De waardering van autorijders nam in 2018 toe, vooral als gevolg van de verbetering van de bereikbaarheid na de verbreding van de A1. In 2019 is de waardering echter iets afgenomen. Deze hogere waardering is vooral te danken aan de verbeterde bereikbaarheid, in het bijzonder de verbreding van de A1.



Waardering autoreizigers

Zoals uit het algemene waarderingscijfers blijkt, is de waardering van autogebruikers voor de reis naar de Zuidas afgenomen. Aan de respondenten is gevraagd te motiveren waarom zij dit cijfer gaven. Dit heeft vooral te maken met een toegenomen perceptie van drukte en de perceptie van een minder goed netwerk.

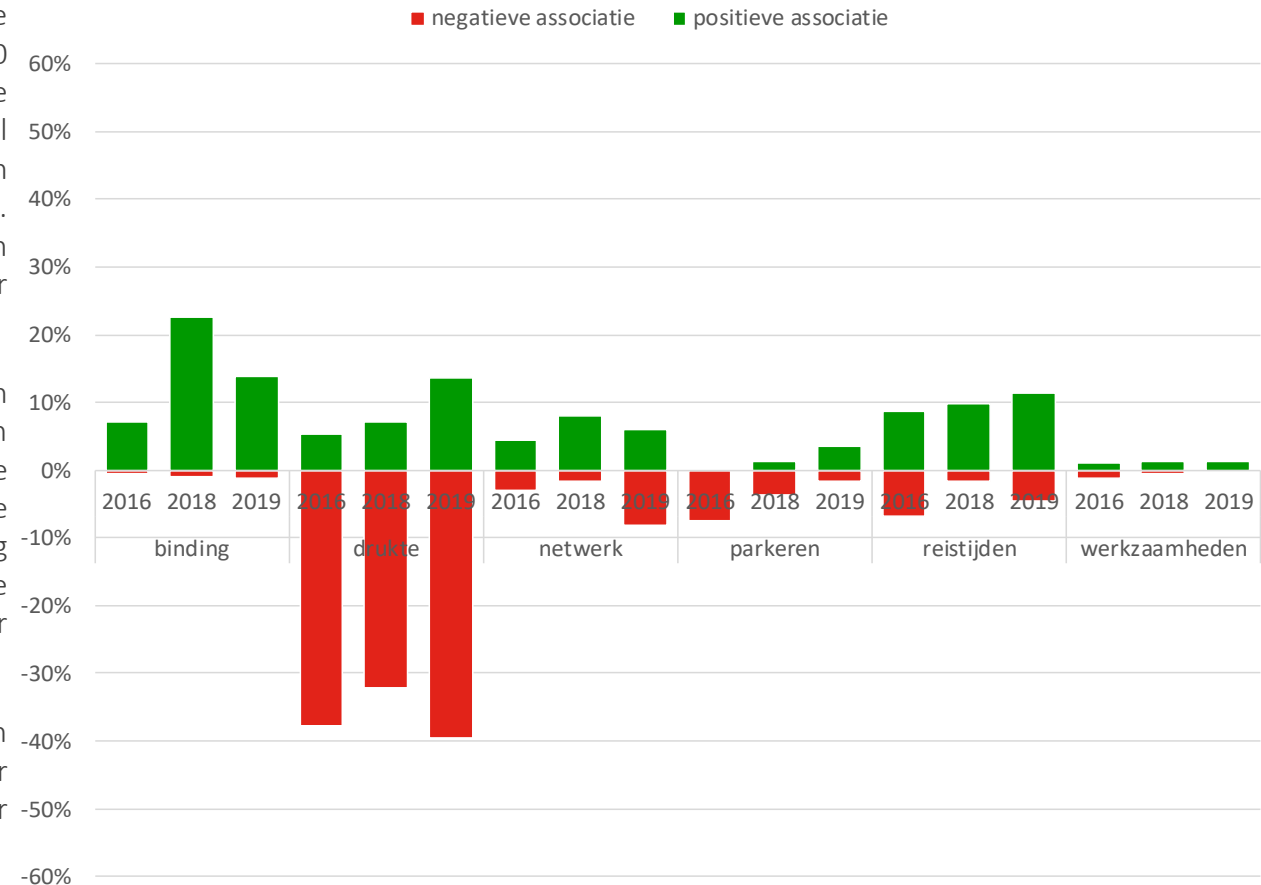
De figuur hiernaast geeft weer welk aandeel van de respondenten een positieve of negatieve perceptie had over een onderwerp en hoe zich dat verhoudt tot de uitkomsten uit 2016 en 2018. De onderwerpen zijn gebaseerd op open antwoorden.

Bijna 15 procent maakt graag gebruik van de auto. In het bijzonder de flexibiliteit, het niet gebonden zijn aan een dienstregeling, het comfort, de privacy en de snelheid worden gewaardeerd.

Voor autogebruikers is het grootste negatieve punt de drukte. Bijna 40 procent gaf aan de drukte te hoog te vinden. Daarentegen is het aandeel positieve associaties ten opzichte van 2016 en 2018 ook toegenomen. Hierbij wordt benoemd dat het reizen buiten spijstijden zorgt voor minder drukte.

Reistijden spelen in positieve en negatieve zin een grotere rol dan in 2018. Dit ligt in lijn met de perceptie over de drukte, dit zorgt voor langere reistijden. In de positieve waardering wordt benoemd dat de auto de snelste optie in vergelijking met het openbaar vervoer.

Het aantal negatieve opmerkingen over het netwerk is toegenomen. Er zijn meer negatieve opmerkingen over de ontsluiting van de Zuidas.



Waardering fietsers

Fietsers hebben nog altijd een grote binding met hun vervoermiddel. Fietsen wordt gezien als sportief, gezond, een goed middel om even tot jezelf te komen, afstand te nemen van werk en buiten te zijn. Respondenten geven vaak aan te genieten van het fietsen door Amsterdam; de parken en de woonwijken. Het algemene waarderingcijfer voor de fiets is hetzelfde gebleven ten opzichte van 2018.

De binding van fietsers is zichtbaar in de grafiek. Ongeveer 25 procent noemt deze redenen als waardering van hun trip. Ten opzichte van 2016 en 2018 is de waardering lager, maar de negatieve associatie is ook afgenomen.

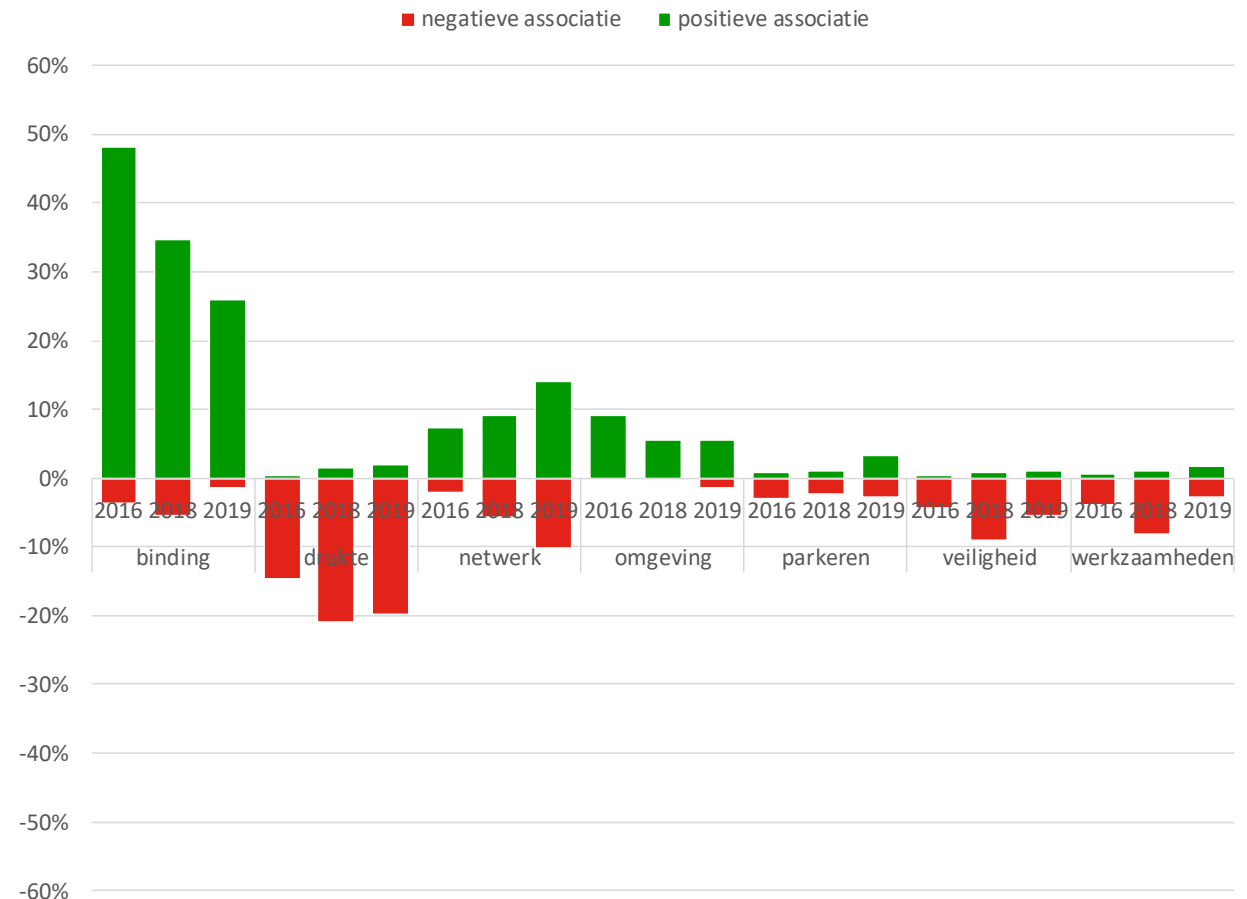
Drukke is een factor die een grote rol speelt in de waardering van de trip.

De negatieve associatie over drukte is heel licht afgenomen ten opzichte van 2018. Fietsers storen zich naast de drukte ook aan andere fietsers.

Werkzaamheden vormen een minder grote ergernis ten opzichte van 2018. Dit zorgt ook voor minder negatieve opmerkingen omtrent de veiligheid. Onveilige verkeerssituaties worden minder genoemd ten opzichte van 2018.

Parkeren wordt vaker in positieve zin genoemd, mede door de aanwezigheid van (overdekte) fietsenstallingen.

Opvallend is dat zowel het aantal positieve als negatieve opmerkingen over het netwerk zijn toegenomen. Hierbij gaat het vaak om de kwaliteit van het fietspad en de doorstroom.



Waardering treinreizigers

Treinreizigers zijn positief over het netwerk en vinden de trein een prettig vervoermiddel. Met name de mogelijkheid om te werken, te lezen of sociale media te gebruiken wordt gewaardeerd. Het algemene waarderingcijfer voor de trein is nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van 2018.

Ten opzichte van 2018 zijn er meer positieve associaties over het netwerk. Hierbij gaat het veelal om snelle en directe treinverbindingen.

Ook voor treinreizigers is de drukte een grote ergernis, circa 32 procent noemt dit als motivatie voor hun waardering. Dit aandeel is toegenomen ten opzichte van 2016 en 2018. Het gaat hierbij om de drukte in de trein zelf en op de perrons op het station.

De betrouwbaarheid van de trein is toegenomen ten opzichte van 2016 en 2018. Er zijn minder opmerkingen over uitvallende of vertraagde treinen. Ondanks minder klachten is het aandeel reizigers dat negatief denkt over de reistijden toegenomen.



Waardering bus-, tram- en metroreizigers

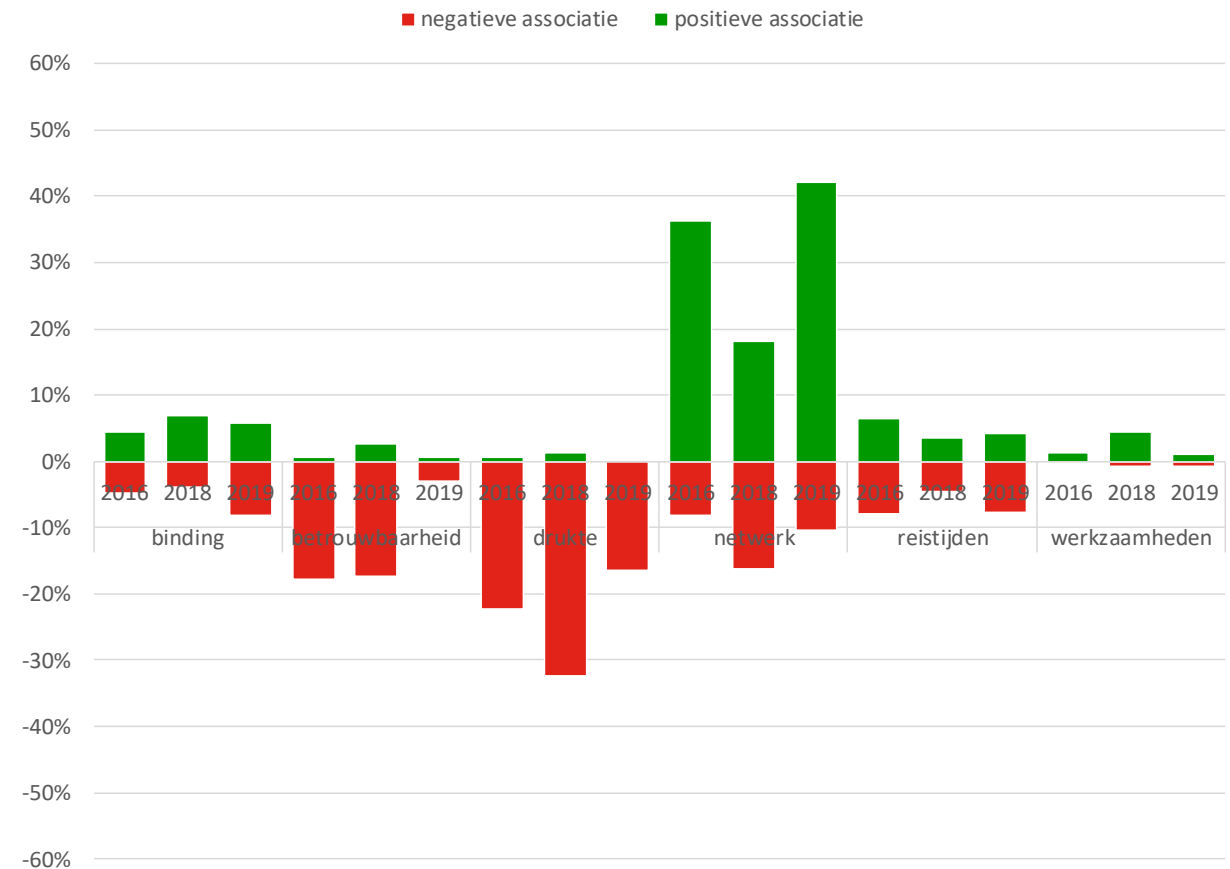
Het algemene waarderingcijfer voor de bus, tram en metro kent een grote stijging ten opzichte van 2018. Het netwerk speelt hierin een belangrijke rol. Ongeveer 42 procent geeft een positieve waardering voor het netwerk. De Noord/Zuidlijn wordt gezien als grote verbetering van het netwerk.

De Noord/Zuidlijn wordt ook als betrouwbaar gezien en neemt de negatieve associatie over de drukte ten opzichte van 2018 voor een deel weg.

Klachten over de reistijden zijn, net als bij treinreizigers toegenomen ten opzichte van 2018. Dit is opvallend omdat de klachten over het vervoernetwerk juist afnemen

Gebruikers van de bus, tram of metro minder binding met hun

vervoermiddel. Voor de negatieve associaties over het netwerk wordt een aantal keer de verbinding naar de VU genoemd.



Redenen om niet te fietsen

Aan respondenten die de auto als een deur-tot-deur vervoermiddel gebruikten tussen de jaren 2014 en 2019 is 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 2014 was dit aandeel 22 procent, in 2019 nog 21 procent.

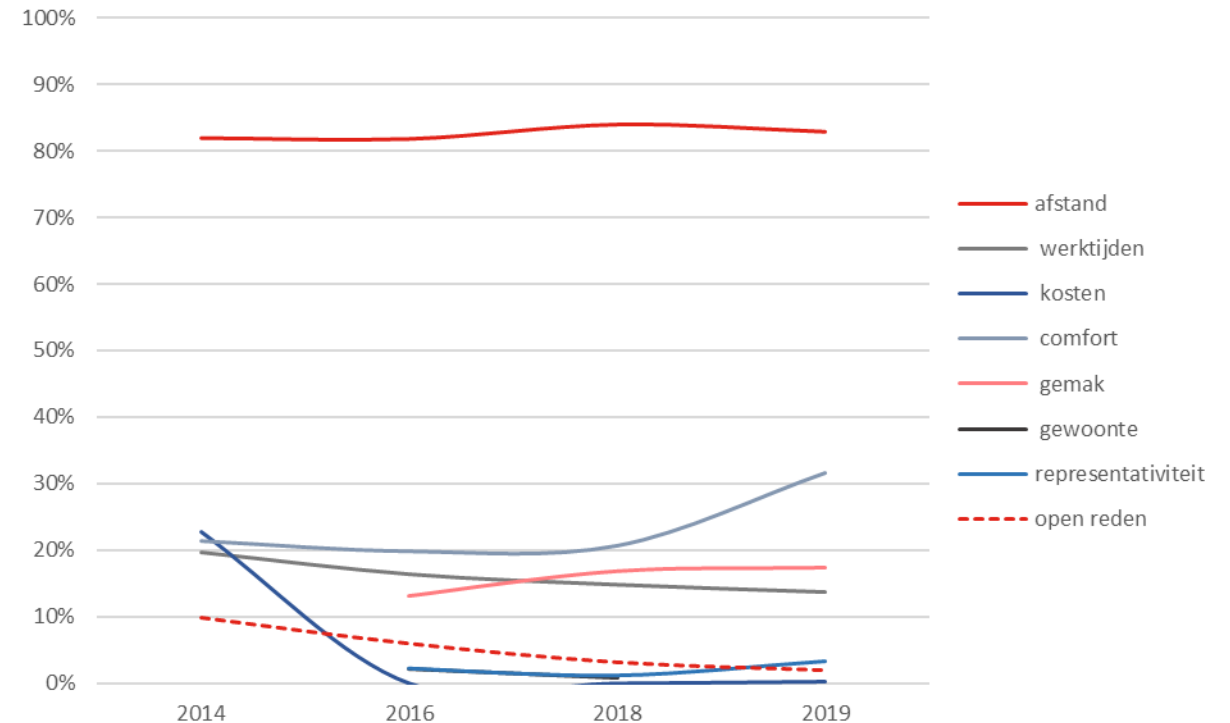
Het aandeel dat afstand noemt als grootste factor om met de auto te reizen schommelt al jaren rond 83 procent. In 2019 was dit aandeel weer licht gedaald.

Opvallend is de toename van de mate waarin comfort genoemd wordt als reden om met de auto te gaan. Tot 2018 lag dit aandeel

stabiel rond 20 procent maar in 2019 is deze reden door meer dan 30 procent van de respondenten genoemd.

Werktijden lijken steeds minder een rol te spelen bij de beslissing tot autorijden. Tussen 2014 en 2019 is het aantal malen dat deze reden wordt opgegeven afgenomen van 20 naar 14 procent. Verder valt in de marge de lichte toename van representativiteit op.

Open redenen die werden genoemd betreffen vooral medische redenen,



Gewogen, groep unimodaal auto

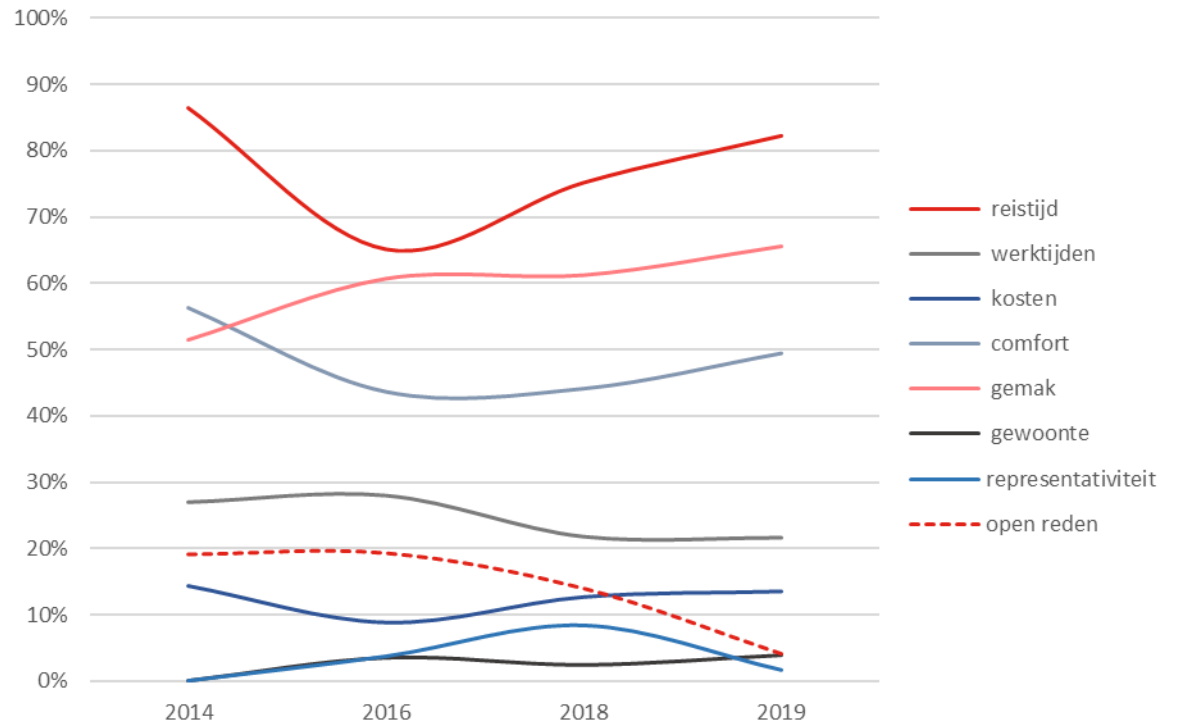
Redenen om niet met OV te reizen

Als deur-tot-deur automobilisten dezelfde vraag wordt gesteld ten aanzien van het gebruik van het openbaar vervoer, dan valt op dat zowel reistijd, als gemak en comfort in 2019 vaker werden genoemd dan in 2018.

Meer dan 80 procent noemde reistijd, circa 75 procent gemak en bijna de helft van de respondenten comfort als reden niet van het openbaar vervoer gebruik te maken.

Naast deze vaak voorkomende reden zijn er ook enkele minder vaak genoemde motieven. genoemd dan in 2016. Het aandeel van werktijden nam in 2018 licht toe en stabiliseerde in 2019, Representativiteit speelde in 2019 een kleinere rol van in 2018. ook de kosten leken zich te stabiliseren.

Het aandeel respondenten dat open redenen noemde nam af ten opzichte van eerdere jaren. In deze categorie werden twee redenen genoemd: in de eerste plaats medische redenen, in de tweede plaats werd aangevoerd dat de werkgever wel een leaseauto vergoedt maar geen OV reizen.



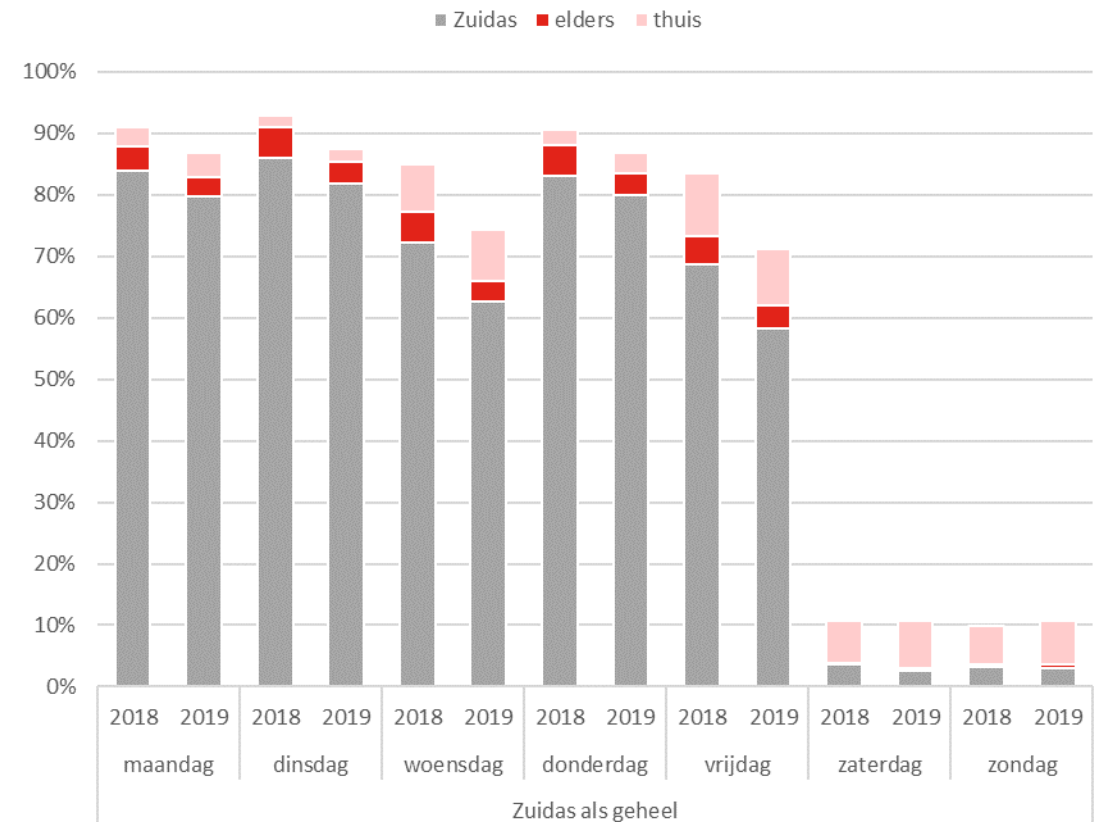
Werkdagen in de Zuidas

De antwoorden op de vraag op welke locatie de meeste tijd wordt doorgebracht is weergegeven in de figuur hiernaast voor de jaren 2018 en 2019. Ten opzichte van 2018 was in 2019 de totale werktijd iets lager. De dag waarop het meest gewerkt wordt is nog altijd dinsdag, dan wordt er door 88 procent van de respondenten gewerkt. In 2018 was dit aandeel nog 91 procent. Met name de woensdag en vrijdag zijn dagen dat er minder wordt gewerkt; op woensdag nam het aandeel werkenden af met 11 procentpunt, op vrijdag was de afname 13 procentpunt.

Het aandeel dat elders werkt is licht afgenomen. Het aandeel werkenden dat elders werkt bedraagt ongeveer 3 a 4 procent.

Thuis werken komt vooral voor op woensdag, vrijdag en in het weekend. Opvallend is verder dat het aandeel dat

thuis werkt gelijk is gebleven met uitzondering van de maandag, dan was het aandeel thuiswerkers iets hoger. Het aandeel werkende dat thuis werkt varieert van 2 procent op dinsdag tot 9 procent op vrijdag. In het weekend werkte 8 procent thuis op zaterdag en 7 procent op zondag. In het weekend werd in 2019 ten opzichte van 2018 meer thuis gewerkt, al bleef de toename beperkt tot 1 procentpunt.

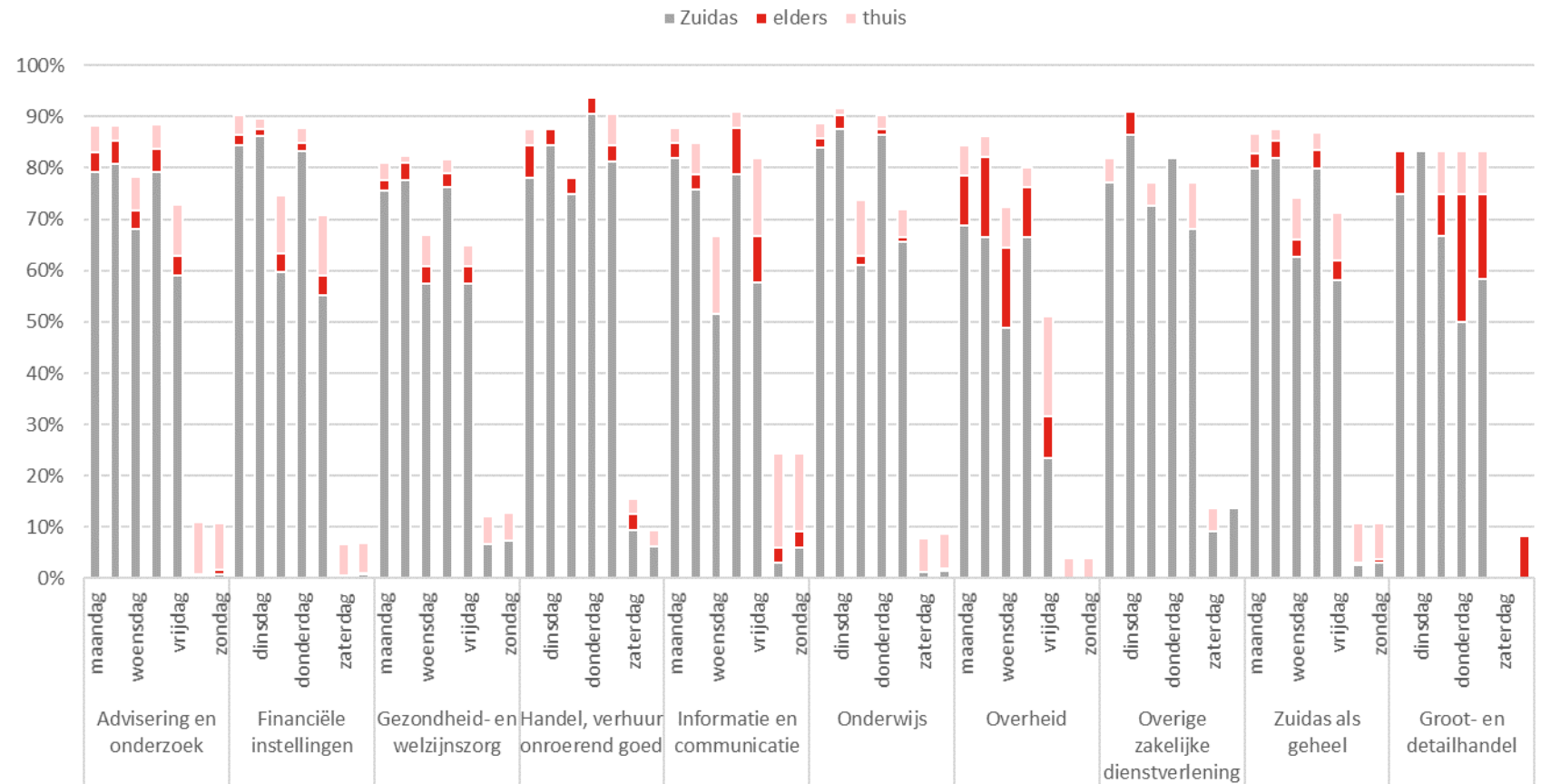


Werkdagen naar branche

In de figuur is aangegeven hoeveel en op welke dagen op de Zuidas wordt gewerkt, op welke dagen op andere locaties of thuis wordt gewerkt. In de horeca, groot- en detailhandel en zakelijke dienstverlening wordt vrijwel niet op een andere locatie gewerkt.

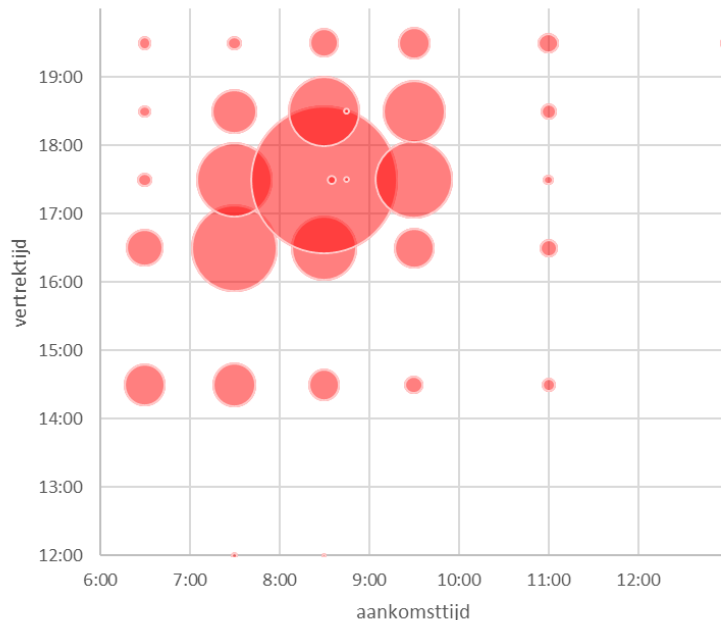
Bij de overheid, advisering en onderzoek, en ICT is dit veel meer het geval. Bij de overheid, financiële instellingen en ICT-bedrijven wordt ook relatief veel thuis gewerkt op woensdag en vrijdag.

Over het algemeen is de dinsdag de dag dat de meeste mensen op de Zuidas werken, behalve in de categorie overige zakelijke dienstverlening, waar de maandag als drukste dag geldt, en bij handel (donderdag).



Bereidheid tot aanpassing reistijden

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 meest voorkomende werktijd is 8:30 uur tot 17:30 uur. Een relatief grote groep komt daarnaast rond 8:30 uur aan, waarvan een deel rond 16:30 uur vertrekt en een kleiner deel rond 17:30 en 18:30 uur.

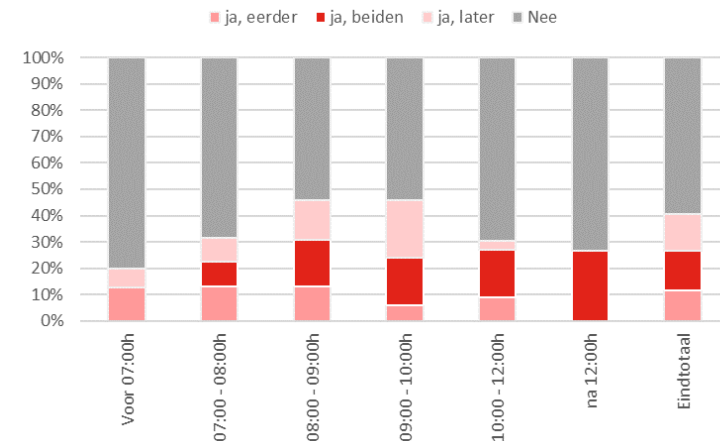


Aan de respondenten is tevens gevraagd of zij bereid waren op een andere tijd dan gebruikelijk te reizen. Ongeveer 40 procent van de respondenten was hiertoe bereid; 15 procent wilde zowel eerder als later vertrekken, 12 procent eerder en 14 procent later.

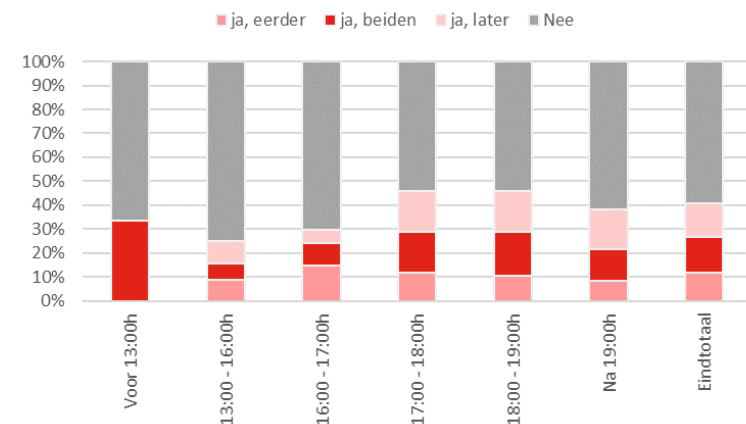
Het aandeel dat bereid is reistijden te veranderen lag vooral in de groepen die rond 8:00 en 10:00 uur aankomt. De groep die het minst beried is reistijden te veranderen is de groep die rond 6:30 uur aankomt. Opvallend is wel dat respondenten in deze groep die wel hun reistijd willen veranderen in meerderheid aangeven dat ze eerder willen vertrekken. Van de groepen die relatief laat aankomen is ongeveer 30 procent bereid reistijden aan te passen. Deze groep is wel het meest flexibel, zij willen zowel eerder als later aankomen.

In de middag liggen de hoogste percentages tussen 17:00 en 19:00 uur vertrekt. Ruwweg tweederde wil eerder vertrekken en eveneens tweederde later. Naarmate men later vertrekt neemt het aandeel dat eerder zou willen vertrekken af.

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



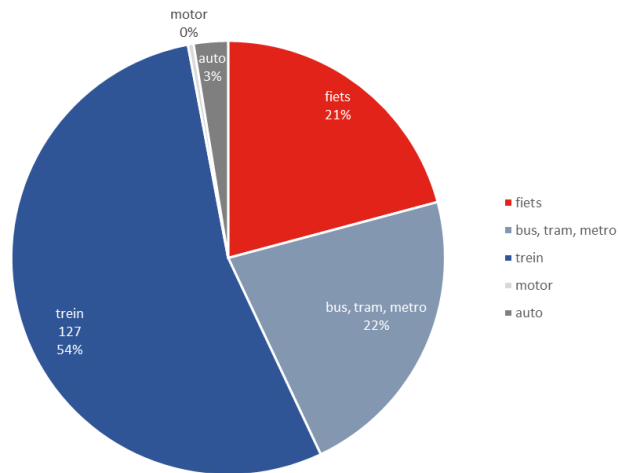
N=1.169



N=1.178

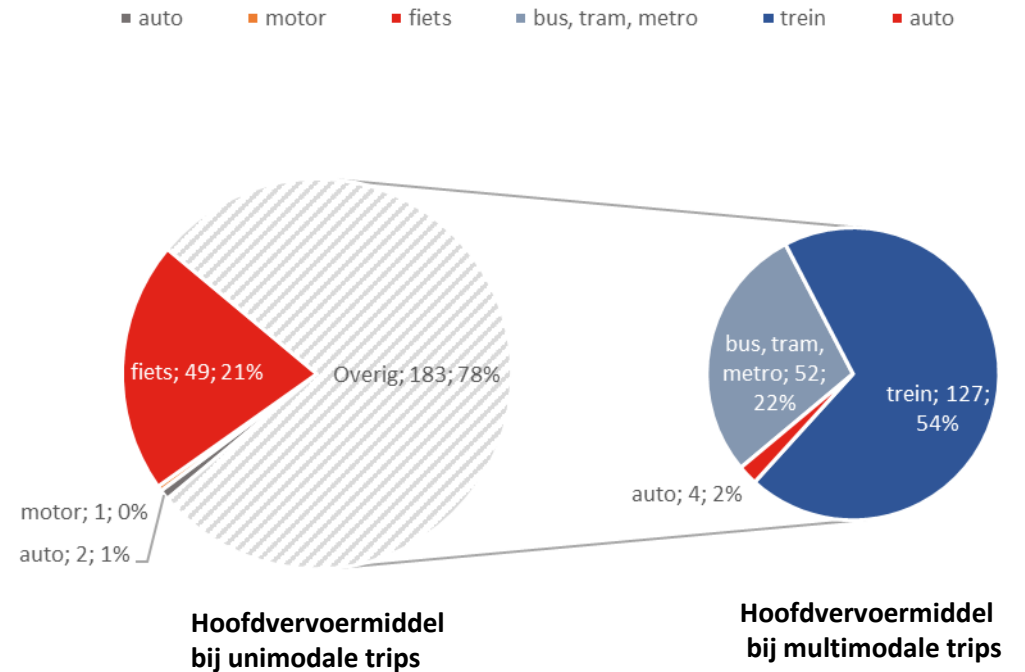
Modal split van studenten

Binnen de Zuidas is er een aantal onderwijsinstellingen. Daarom hebben ook studenten deelgenomen aan het onderzoek. In totaal hebben 235 studenten de enquête ingevuld. Het mobiliteitspatroon van studenten verschilt van dat van werkenden. Dit heeft deels te maken met het al dan niet ter beschikking hebben van vervoermiddelen, zoals de auto.



Ook verschillen aanwezigheidstijden van studenten logischerwijs met die van werkenden. Dit leidt tot een andere modal split. Meer dan de helft maakt gebruik van de trein en iets minder dan een kwart of de fiets of bus, tram en metro. Slechts 3 procent maakt gebruik van de auto.

Bijna 80 procent van de trips van studenten is multimodaal. Dit heeft te maken met het feit dat zowel trein als bus, tram en metro in essentie multimodale vervoerwijzen zijn. De fiets wordt vooral unimodaal gebruikt, de auto deels unimodaal maar ook multimodaal.



Bekendheid met acties

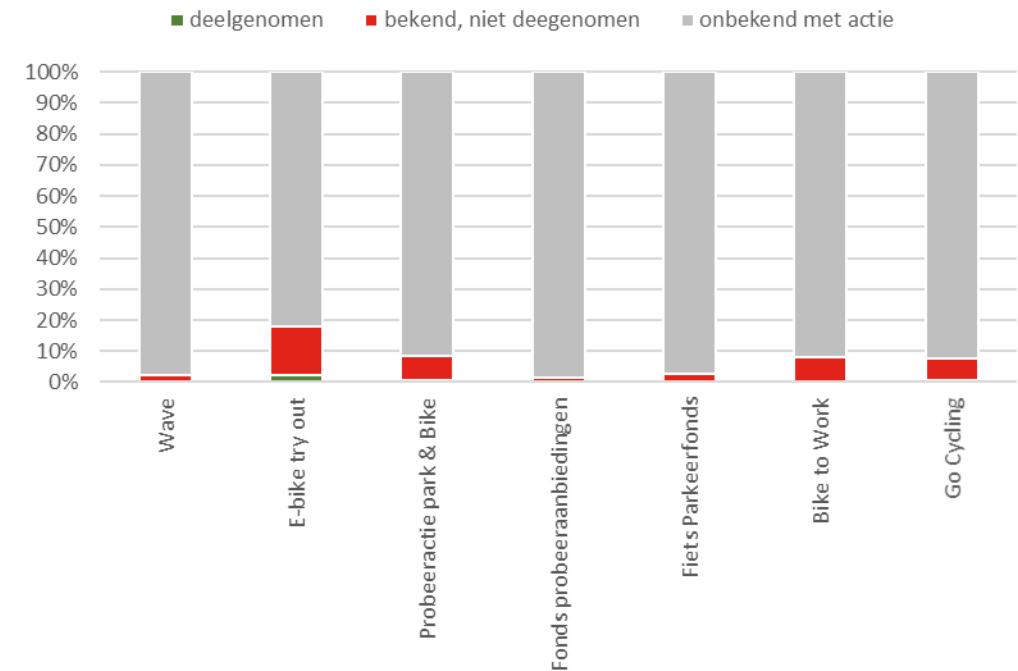
In 2018 en 2019 zijn er verschillende acties uitgevoerd. Aan de respondenten is gevraagd of zij deze acties kennen en er aan meegedaan hebben. In de nevenstaande figuur is de uitkomst hiervan weergegeven.

De actie met de meeste bekendheid is de E-bike try-out. Ongeveer 18 procent van de respondenten is bekend met deze actie. Circa 12 procent van deze groep heeft aan de actie meegedaan, 2 procent van alle respondenten.

De Probeeractie Park&Bike en de acties Bike to Work en Go Cycling

waren bij respectievelijk 9, 8 en 8 procent van de respondenten bekend. Het aandeel deelnemers bij degenen die bekend waren met de acties varieerde van 4 tot 6 procent. Het aandeel deelnemers op het totaal aantal respondenten lag tussen 0,3 en 0,5 procent.

Het fiets Parkeerfonds was slechts bekend bij 2 procent van de respondenten, maar 14 procent van deze groep heeft aan de actie meegedaan. Ook Wave en het Fonds Probeeracties waren slechts bij 2 procent van de respondenten bekend.

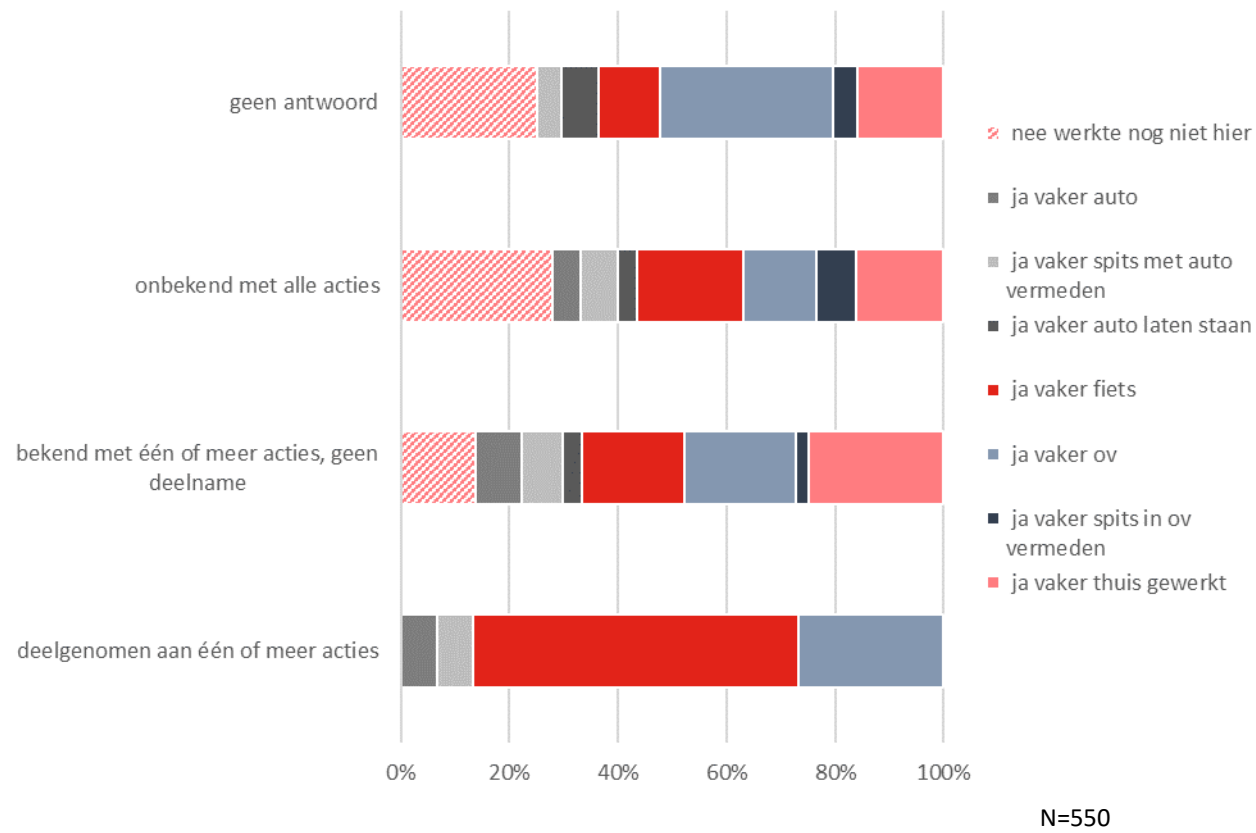


Veranderingen in mobiliteitsgedrag

Gevraagd naar de veranderingen in mobiliteitsgedrag blijkt dat de groep die wel heeft meegedaan aan tenminste één van de acties, vooral vaker op de fiets is gestapt. Ook is er meer gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Een kleine groep is meer gaan autorijden, of heeft met de auto aan spitsmijding gedaan. De groep die wel bekend was met één of meerdere acties, maar niet heeft meegedaan is eveneens meer gaan fietsen of met openbaar vervoer gaan reizen, zij het in mindere mate. Deze groep geeft aan ook meer thuis te zijn gaan werken. Hetzelfde

beeld is min of meer zichtbaar bij de groep die geen kennis heeft van enige actie.

Ten slotte valt op dat de groep die geen antwoorden heeft ingevuld bij de vraag of zij bekend waren met een actie, wel antwoord heeft gegeven of zij hun mobiliteitspatronen hebben veranderd. Ook deze groep geeft aan vooral meer te zijn gaan fietsen en thuis te werken, en vooral meer openbaar vervoer te hebben gebruikt.



Bijlagen

Bijlage 1 Representativiteit

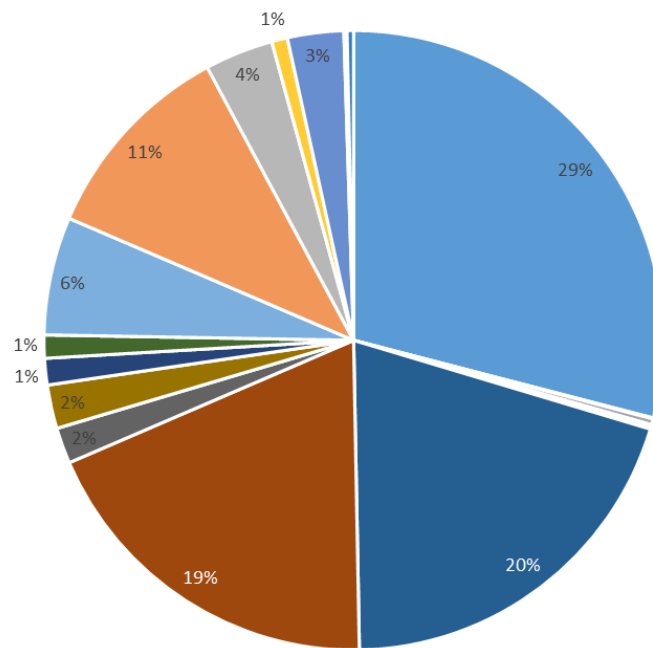
In de tabel is het aantal werkzame personen weergegeven voor de Zuidas wijk K23 per 1 januari 2017¹. In totaal werkten er 40.611 personen verdeeld over de branches A t/m U. Onder respons is het aantal respondenten van op de Zuidas werkzame personen gegeven (inclusief zakelijk bezoek), in totaal 1.333 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 D Energiebedrijven maar voor 0,3 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. In de figuur op de volgende pagina zijn de beide aandelen grafisch weergegeven.

Code	SBI omschrijving	werkzaam 2018	Aandeel werkzaam	Respons	Aandeel respons	Gewicht	gecorrigeerde respons
B	Delfstoffenwinning	54	0,1%	1	0,1%	2,0	2
C	Industrie	489	1,2%	13	1,0%	1,2	16
D	Energiebedrijven	38	0,1%	4	0,3%	0,3	1
E	Waterwinning en afvalverwerking	138	0,3%		0,0%	1,0	5
F	Bouwnijverheid	19	0,0%	14	1,1%	0,1	1
G	Groothandel	762	1,9%	12	0,9%	2,1	25
H	Transport en logistiek	66	0,2%	3	0,2%	0,7	2
I	Horeca	562	1,4%	12	0,9%	1,5	18
J	Informatie en communicatie	2.503	6,2%	33	2,5%	2,5	82
K	Financiële instellingen	8.154	20,1%	377	28,3%	0,7	268
L	Handel, verhuur onroerend goed	925	2,3%	32	2,4%	0,9	30
M	Advisering en onderzoek	11.793	29,0%	253	19,0%	1,5	387
N	Overige zakelijke dienstverlening	1.193	2,9%	22	1,7%	1,8	39
O	Overheid	1.451	3,6%	50	3,8%	1,0	48
P	Onderwijs	4.354	10,7%	347	26,0%	0,4	143
Q	Gezondheid- en welzijnszorg	7.647	18,8%	148	11,1%	1,7	251
R	Cultuur, sport, recreatie	126	0,3%	9	0,7%	0,4	4
S	Overige dienstverlening	335	0,8%	3	0,2%	3,7	11
U	extra-territoriale lichamen	2	0,0%	0	0,0%	1,0	0
totaal		40.611	100%	1.333	100,0%	27,4	1.333

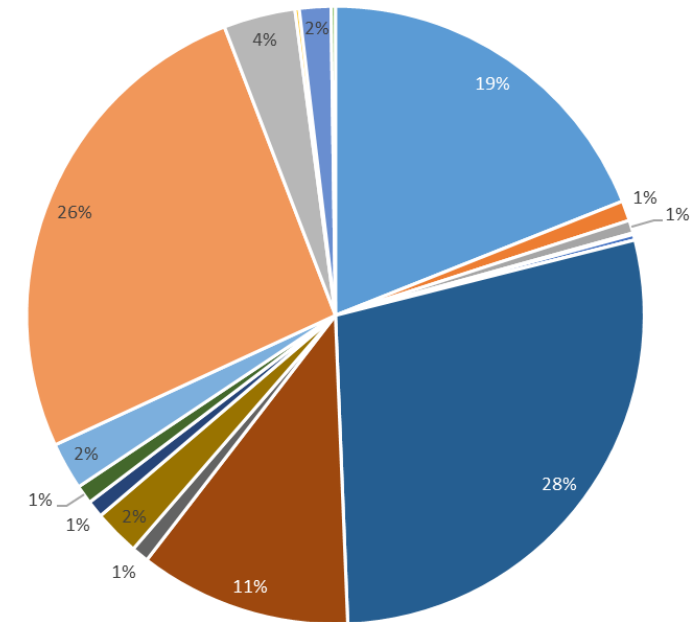
¹ data Gemeente Amsterdam, Dienst Ois

Bijlage 1 Representativiteit



Verdeling naar branches 2018

- Advies en onderzoek
- Bouwnijverheid
- Cultuur, sport, recreatie
- Delfstoffenwinning
- Energiebedrijven
- extra-territoriale lichamen
- Financiële instellingen
- Gezondheid- en welzijnszorg
- Groothandel
- Handel, verhuur onroerend goed
- Horeca
- Industrie
- Informatie en communicatie
- Onderwijs
- Overheid
- Overige dienstverlening
- Overige zakelijke dienstverlening
- Transport en logistiek
- Waterwinning en afvalverwerking



Respons 2019

Bijlage 2 Opmerkingen

Algemeen

De enquête is tussen 2014 en 2019 vier keer afgenomen, in 2014, 2016, 2018 en 2019. 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 afstandsbeoordeling over de weg. In 2019 is ook gebruik gemaakt van de distance matrix 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-posities postcode gevraagd maar een 4-posities postcode. Hiermee is de afstand tussen de centroiden van postcodes nauwkeuriger geworden

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

Een tweede gevolg hiervan is dat bepaalde herkomsten nu buiten de grensafstand van 15 kilometer komen te liggen. Zo heeft het feit dat er geen autoherkomsten van boven het Noordzeekanaal zijn geregistreerd in de figuur van 2019 op p.17 te maken met het feit dat de afstand over de weg groter is dan 15 kilometer, maar hemelsbreed minder dan 15 kilometer.

Bijlage 3 Woordenlijst

Hoofdtransport

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

naar het station.

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

Colofon

Rapport: Mobiliteit enquête Zuidas
Projectnummer: 258.19.1.1.1
Versie: concept 1
Datum: 28 januari 2019

Opdrachtgever: Gemeente Amsterdam

Auteur(s): J. S. de Vries
D. van der Vegt



Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

WG-plein 753
1054 SK Amsterdam

+31 20 670 79 35
info@trajan.nl
www.trajan.nl