



**Gemeente
Amsterdam**

Mobiliteitsgedrag van de tijdelijke Amsterdammer

Strategische KennisAgenda 2020

Team Onderzoek & Kennis

Verkeersonderzoek@amsterdam.nl

Rapportnummer O-200321

Maarten van der Lof

Marits Pieters

Kobus Zantema

Luzan Koster

Januari 2021

Inhoudsopgave

1 INLEIDING	4
2 AANPAK	6
3 DE ZES HYPOTHESEN	7
3.1 BUITENLANDSE TOERISTEN OVERNACHTEN VERSPREID DOOR DE HELE STAD, MAAR BEZOEKEN DEZELFDE GROTE TOERISTISCHE ATTRACTIES DIE VOORNAMELIJK GECLUSTERD ZIJN IN HET CENTRUM.....	7
3.2 BUITENLANDSE TOERISTEN GEBRUIKEN NAUWELIJKS DE AUTO OF DE FIETS, MAAR VERPLAATSEN ZICH VOORNAMELIJK LOPEND, MET HET OV OF PER TAXI.....	10
3.2.1 Naar Amsterdam.....	10
3.2.2 In Amsterdam.....	12
3.3 BUITENLANDSE TOERISTEN MAKEN VEEL GEBRUIK VAN TAXI'S EN GENEREREN DAARMEE ALSNOG AUTORITTEN	14
3.4 ZOWEL EXPATS ALS ARBEIDSMIGRANTEN WONEN EN WERKEN GECLUSTERD IN GEBIEDEN IN AMSTERDAM	16
3.4.1 Wonen.....	16
3.4.2 Werken.....	19
3.5 EXPATS LATEN ANDER MOBILITEITSGEDRAG ZIEN DAN ARBEIDSMIGRANTEN EN BEIDE GROEPEN VERTONEN ANDER GEDRAG DAN DE GEMIDDELDE AMSTERDAMMER	21
3.6 NAARMATE DE EXPAT/ARBEIDSMIGRANT LANGER IN NEDERLAND VERBLIJFT GAAT ZIJN MOBILITEITSGEDRAG MEER OP DAT VAN DE GEMIDDELDE AMSTERDAMMER LIJKEN.	24
4 SAMENVATTING EN CONCLUSIES	26
4.1 CONCLUSIES	26
4.2 AANBEVELINGEN	27
BIJLAGE GEBRUIKTE BRONNEN	29

1 Inleiding

De stad Amsterdam kenmerkt zich de afgelopen jaren, tot de coronacrisis in 2020, door groei. Groei in alle opzichten: meer banen, meer inwoners, meer toeristen. En daarmee ook meer woningen, meer kantoren, meer hotels en andere voorzieningen voor bezoekers. Een nieuwe metrolijn bovendien, die verschillende delen van de stad beter met elkaar verbindt. Volgens sommigen een stad die volledig uit z'n jasje is gegroeid en waar de toerist de binnenstad heeft overgenomen van de bewoner. Volgens anderen een aantrekkelijk ontwikkelende stad die zich moet richten op verdere groei naar zo'n 1 miljoen inwoners.

Van oudsher is Amsterdam een stad van permanente bewoners en een stad van mensen die er tijdelijk zijn. En waar in meer of mindere mate ontmoetingen ontstaan tussen de verschillende groepen gebruikers van de stad.

Van de gemiddelde Amsterdammer (de 'permanente' bewoner van de stad) weten we het meest. Dit geldt ook voor hun mobiliteitsgedrag (bijvoorbeeld: hoe verplaatsen ze zich van a naar b, op welke momenten reizen zij, en met welk motief). Maar het beeld van de mobiliteit in de stad is hiermee niet compleet. Ook de 'tijdelijke Amsterdammer' verplaatst zich door de stad. En zeker wanneer de groepen tijdelijke bewoners of gebruikers van de stad groter worden, heeft dit steeds meer impact op de stad. Denk bijvoorbeeld aan het gebruik van de tram door toeristen in het toch al drukke centrum van de stad.

In dit verkennende onderzoek kijken we naar het mobiliteitsgedrag van twee verschillende groepen 'tijdelijke Amsterdammers':

1. De buitenlandse toerist
2. De internationale werknemer
 - a. kenniswerker (expat)
 - b. arbeidsmigrant

De buitenlandse toerist is natuurlijk een bezoeker, komt hier niet wonen, en is hier met een ander doel dan de internationale werknemer. Die laatste groep komt hier vanwege werk en woont soms meerdere jaren in de stad. Het is natuurlijk ook geen homogene groep. We maken in dit onderzoek onderscheid naar kenniswerkers / expats (hoger opgeleid, bovengemiddeld salaris) en arbeidsmigranten (lager opgeleid, lager salaris).

Doel van dit verkennende onderzoek, uitgevoerd in het kader van de Strategische Kennisagenda van de directie Verkeer & Openbare Ruimte, is om te kijken in hoeverre het mobiliteitsgedrag van deze groepen tijdelijke Amsterdammers afwijkt van het mobiliteitsgedrag van 'de gemiddelde Amsterdammer', de permanente bewoner van de stad.

Strategische KennisAgenda

Dit onderzoek is uitgevoerd in het kader van de Strategische KennisAgenda (SKA). De SKA is een project binnen Team Onderzoek en Kennis. Het doel van het project is kennis op te doen over vraagstukken waarvan we op basis van de kennis binnen het team onvoldoende antwoord kunnen geven. Noem het de witte vlekken binnen ons kennisrepertoire. Daar waar we normaal gesproken in

opdracht werken, voeren we deze onderzoeken, meestal 2 per jaar, uit op eigen initiatief en met eigen budget.

Tijd en budget zijn een belemmerende factor voor uitputtend onderzoek. De onderzoeken binnen het project zijn daarom veelal exploratief van aard. De praktijk leert echter dat het basisinformatie oplevert voor onze latere werkzaamheden en aanzet is voor vervolgvragen- en onderzoek bij onze opdrachtgevers.

2 Aanpak

Om het onderzoek af te bakenen zijn zes hypothesen geformuleerd aan de hand waarvan het onderwerp is benaderd. Deze zes hypothesen zijn:

1. Buitenlandse toeristen overnachten verspreid door de hele stad, maar bezoeken dezelfde grote toeristische attracties die voornamelijk geclusterd zijn in het centrum.
2. Buitenlandse toeristen gebruiken nauwelijks de auto of de fiets, maar verplaatsen zich voornamelijk lopend, met het OV of per taxi.
3. Buitenlandse toeristen maken veel gebruik van taxi's en genereren daarmee alsnog autoritten.
4. Zowel expats als arbeidsmigranten wonen en werken geclusterd in gebieden in Amsterdam.
5. Expats laten ander mobiliteitsgedrag zien dan arbeidsmigranten en beide groepen vertonen ander gedrag dan de gemiddelde Amsterdammer.
6. Naarmate de expat/arbeidsmigrant langer in Nederland verblijft gaat zijn mobiliteitsgedrag meer op dat van de gemiddelde Amsterdammer lijken.

De Corona-crisis heeft een aanzienlijke impact gehad op de uitvoering van de studie. De Coronamaatregelen hebben de planning nadelig beïnvloed. Ook was er minder informatie dan voorzien, bijvoorbeeld omdat geplande onderzoeken voor 2020 niet door zijn gegaan. Ook was de doelgroep minder goed benaderbaar. Hierdoor is het niet gelukt om alle hypothesen volledig te onderzoeken. Soms zijn er daarom pragmatische keuzes gemaakt om op een onderwerp of groep meer in te zoomen dan op een ander onderwerp of andere groep. Zo is er in dit rapport bijvoorbeeld meer aandacht voor expats dan voor arbeidsmigranten.

De eerste fase van het onderzoek bestond uit een korte literatuurstudie. Daarnaast is uitgezocht welke data er in relatie tot de onderzoeksvraag reeds beschikbaar was bij V&OR of partners. Er is onder andere gebruik gemaakt van data van of contact geweest met OIS, CBS, KiM, ODiN, AirBnB, Amsterdam en partners, GVB en de MRA.

In de tweede fase van het onderzoek vond het 'veldwerk' plaats. Er hebben interviews plaatsgevonden met internationale werknemers in Amsterdam zelf en er zijn werkgevers van expats en arbeidsmigranten benaderd om meer te weten te komen welke rol zij spelen bij de keuzes die men maakt op het gebied van wonen, werken en verplaatsen. In dit rapport zijn de bevindingen van het onderzoek beschreven. In het laatste hoofdstuk zijn tevens aanbevelingen voor vervolgonderzoek geformuleerd.

3 De Zes Hypothesen

3.1 Buitenlandse toeristen overnachten verspreid door de hele stad, maar bezoeken dezelfde grote toeristische attracties die voornamelijk geclusterd zijn in het centrum

Het CBS hanteert in haar statistische gegevens over toeristen een definitie van toerisme. Deze definitie van toerisme is: "de activiteiten van personen die reizen naar en verblijven op plaatsen buiten hun normale omgeving, voor niet langer dan een (aaneengesloten) jaar, om redenen van vrijetijdsbesteding, zaken en andere doeleinden die niet zijn verbonden met het uitoefenen van activiteiten die worden beloond vanuit de plaats die wordt bezocht."

Het CBS sluit aan bij de UNWTO-definitie, die is te beschouwen als de internationale standaard. "A visitor is a traveller taking a trip to a main destination outside his/her usual environment, for less than a year, for any main purpose (business, leisure or other personal purpose) other than to be employed by a resident entity in the country or place visited. These trips taken by visitors qualify as tourism trips. Tourism refers to the activity of visitors. A visitor (domestic, inbound or outbound) is classified as a tourist (or overnight visitor), if his/her trip includes an overnight stay, or as a same-day visitor (or excursionist) otherwise." De begrippen bezoeker en toerist liggen dus in elkaars verlengde. Een toerist is altijd een bezoeker, maar een bezoeker is niet altijd een toerist (bron: SEO, 2017).

In dit onderzoek sluiten we aan bij deze definitie van toerisme, en gaan we dus uit van een persoon die tenminste één nacht in Amsterdam overnacht. Daarnaast is er onderscheid te maken tussen binnenlandse en buitenlandse bezoekers. In dit onderzoek richten we ons met name op buitenlandse toeristen.

Die buitenlandse toerist heeft diverse mogelijkheden voor zijn/haar overnachting. Verreweg het grootste deel overnacht in een hotel, hostel, bed&breakfast of andere logievorm. Anderen kiezen bijvoorbeeld voor het boeken van hun verblijf via AirBnB of vergelijkbare platforms, verblijven op een camping, of overnachten bij vrienden of kennissen. Over overnachting in hotel, hostels, etc. weten we het meest. In Amsterdam zijn 553 hotels met in totaal 88.020 hotelbedden (stand juli 2019). In 2019 overnachtten er ruim 9,2 miljoen gasten (bezoekers met minimaal 1 overnachting). Hiervan waren 1,6 miljoen mensen afkomstig uit Nederland en 7,6 miljoen mensen uit het buitenland. Het totaal aantal overnachtingen in 2019 was 18.375.000. Hiervan waren 15.498.000 overnachtingen van buitenlandse bezoekers.

In het Bezoekersonderzoek Metropoolregio Amsterdam (BOMA) van Amsterdam en partners is ook gevraagd naar hoe toeristen hun bezoek aan de stad invullen. De populairste activiteiten van toeristen in Amsterdam: zijn 'rondlopen in de stad' (88% doet dit) en museumbezoek (79%). Het rondlopen in de stad gaat voornamelijk over het verkennen van het historische centrum met de grachtengordel. Toeristen die voor het eerst in Amsterdam zijn bezoeker voornamelijk het Rijksmuseum, het Van Goghmuseum en het Anne Frankhuis. Toeristen die al eerder in Amsterdam zijn geweest ('herhaalbezoekers') bezoeken vaker ook kleinere of iets minder bekende musea zoals het Tropenmuseum en Tassenmuseum Hendrikje, of de Hermitage..

AirBnB

Uit informatie van AirBnB blijkt dat Amsterdam aan het einde van 2018 ongeveer 21.000 accommodaties heeft. De accommodaties mogen echter niet meer het hele jaar worden verhuurd. Een woning mag in Amsterdam sinds 2019 nog maar maximaal 30 dagen worden verhuurd aan toeristen (voorheen was dit 60). Op de website zijn er zo'n 300 overnachtingslocaties voor Amsterdam te vinden. Deze locaties liggen door de stad verspreid, al heeft het gebied binnen de ring ten zuiden van het IJ wel een grotere dichtheid dan buiten de ring of ten Noorden van het IJ. Volgens AirBnB zelf verblijven wel 7 van de 10 gasten buiten het centrum van de stad. Oudere gegevens van AirBnB zijn eerder door Businessinsider verwerkt tot een infographic. Hierin is de ontwikkeling van AirBnB door de tijd in Amsterdam te zien. Het laatste beeld (2014) is te zien in figuur 1. Hieruit blijkt dat de meeste AirBnB locaties in de stadsdelen West en Zuid liggen.



Figuur 1: Verspreiding AirBnB in Amsterdam (bron: businessinsider)

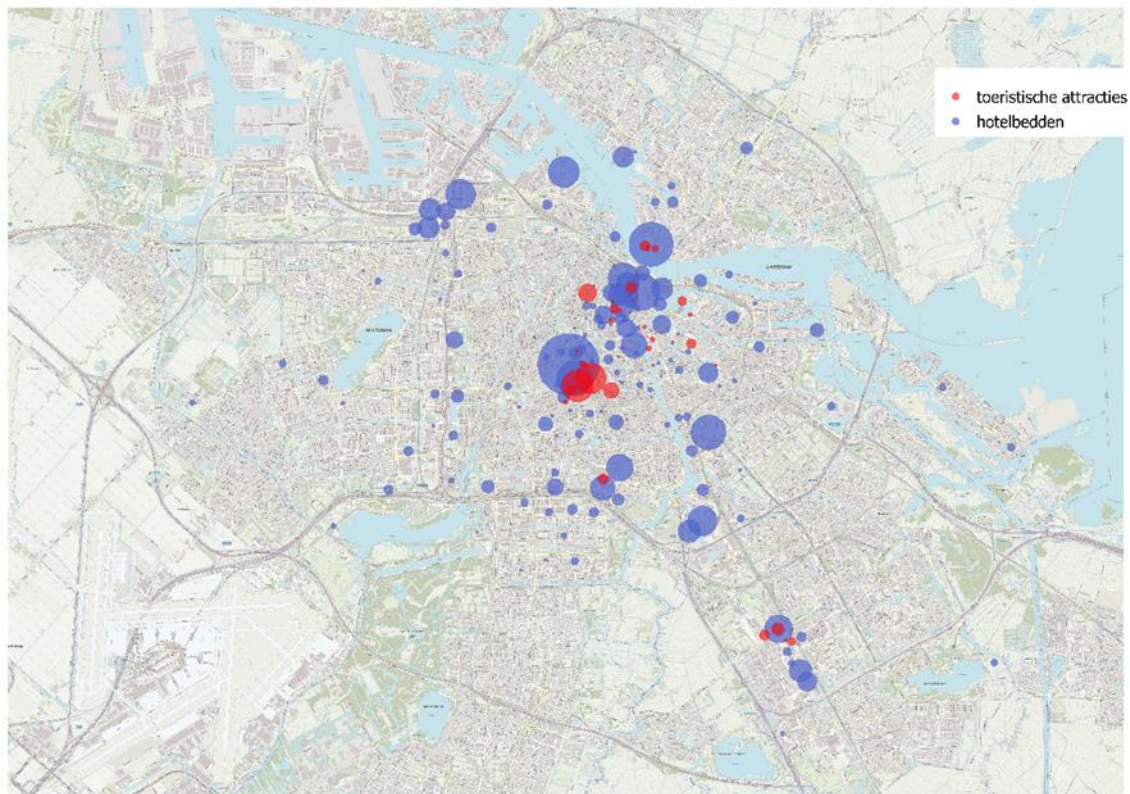
Van de overnachtende bezoekers verblijft ongeveer 1 op de 12 bezoekers in een AirBnB-accomodatie. Als het gewogen wordt naar het aantal nachten vindt ongeveer 12% van de overnachtingen in een AirBnB-verblijf plaats. AirBnB-accomodaties worden gemiddeld genomen dus langer bezocht dan andere verblijfsvormen (gemiddeld 3,4 overnachtingen tegenover 1,9 overnachtingen in hotels)

Hotels en attracties

Ook voor hotels geldt dat deze over de stad verspreid liggen, al geldt hier nog sterker dan bij AirBnB dat er meer hotelbedden te vinden zijn binnen de ring en ten zuiden van het IJ dan erbuiten. In de 'ringzone' zelf zijn ook relatief veel bedden beschikbaar, voornamelijk omdat deze

hotels goed bereikbaar willen zijn per auto. Door de jaren heen is het aantal hotels sterk gegroeid en zijn er ook steeds meer hotels buiten het centrum bijgekomen. Momenteel wordt door de gemeente ook actief gestuurd op het beperken van het aantal nieuwe hotels in het centrum door middel van een 'hotelstop'.

De toeristische attracties bevinden zich nog wel voornamelijk in het centrum. Het aantal buitenlandse bezoekers per dag per attractie (bron: OIS, bewerking V&OR) is in figuur 2 weergegeven in rood. Daarnaast staan het aantal hotelbedden voor zover bekend (bron: OIS, bewerking V&OR) op de kaart, weergegeven in blauw.



Figuur 2: Overzicht van hotelbedden en toeristische attracties (buitenlandse bezoekers per dag) in Amsterdam

Figuur 2 geeft alleen een indruk van het aantal bedden en de omvang van de attracties, de aantallen overnachtingen zijn in deze figuur niet verwerkt. Met de aanname dat de hotels economisch gunstig zijn gevestigd en dus genoeg gasten trekken, kunnen we concluderen dat toeristen (meer) over de stad verspreid overnachten maar met name de attracties in het centrum bezoeken.

De hypothese is daarmee WAAR.

Dit zorgt natuurlijk ook voor verplaatsingen van toeristen door de stad, bijvoorbeeld van hun hotel of appartement in West naar de Dam voor een wandeling door het stadshart of naar het museumplein voor een bezoek aan het Van Gogh museum. Het volgende hoofdstuk gaat (onder andere) over die verplaatsingen.

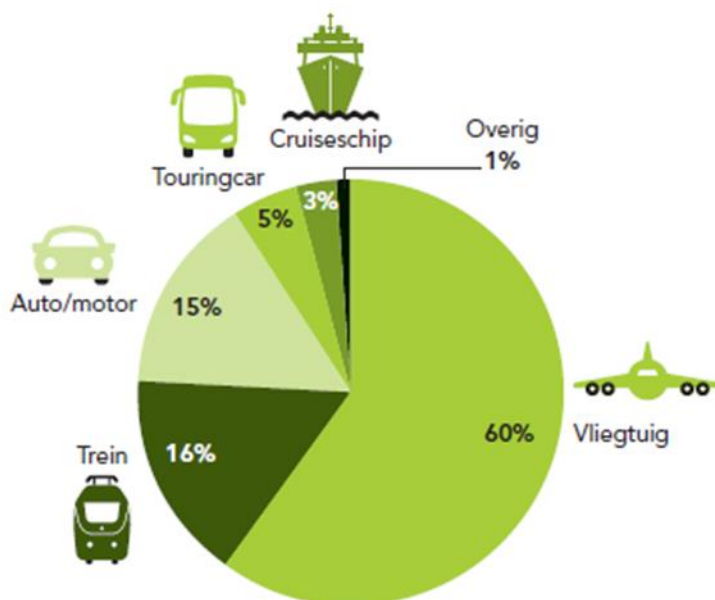
3.2 Buitenlandse toeristen gebruiken nauwelijks de auto of de fiets, maar verplaatsen zich voornamelijk lopend, met het OV of per taxi

Deze hypothese is op te splitsen in twee delen: hoe internationale toeristen naar Amsterdam komen en hoe zij zich eenmaal op hun verblijfslocatie in Amsterdam verplaatsen.

Er is relatief veel bekend over waar buitenlandse toeristen overnachten en welke attracties ze bezoeken. Het onderzoek Openbaar Vervoer Metropoolregio Amsterdam (Ervaringen van internationale bezoekers, 2014) schetst een beeld van het verplaatsingsgedrag van de toerist. Ook wordt er informatie gegeven over de gebruikte modaliteit naar Amsterdam. Dit onderzoek is in 2014 gehouden en zou in 2020 herhaald worden. Helaas is het onderzoek dit jaar door CoViD19 niet gereed gekomen. Een recenter onderzoek is het Bezoekersonderzoek Metropoolregio Amsterdam 2016 (BOMA2016). Daarnaast maken we gebruik van een deel van de Schiphol-enquête 2018. Geaggregeerde data uit deze enquête is voor dit onderzoek beschikbaar gesteld.

3.2.1 Naar Amsterdam

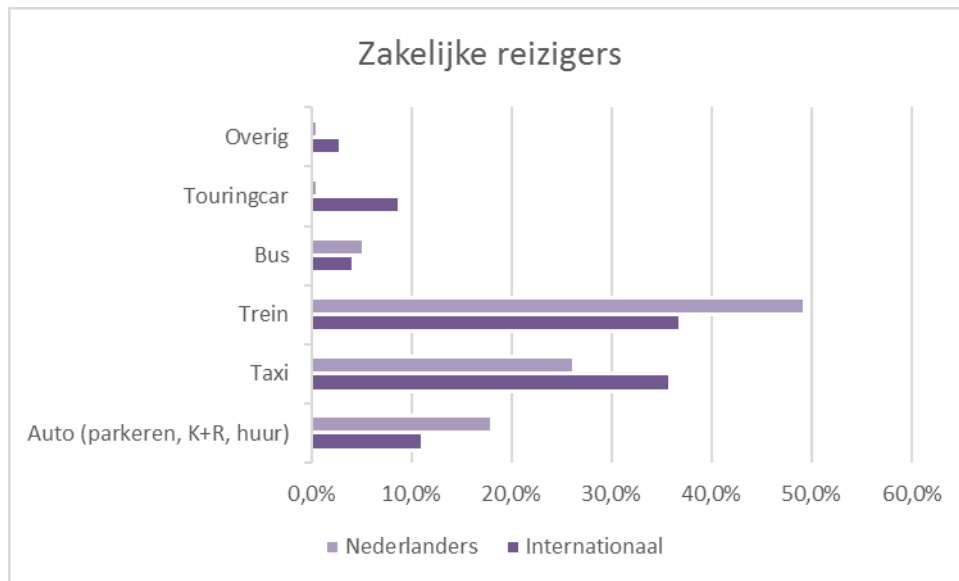
Het grootste deel van de internationale bezoekers komt met het vliegtuig naar Nederland. Ongeveer 60% komt met het vliegtuig naar Nederland, 16% met de trein en een vergelijkbaar aandeel met de auto (BOMA2016). Voor Amsterdam zal het aandeel dat met het vliegtuig komt vanwege de nabijheid van Schiphol nog hoger liggen.



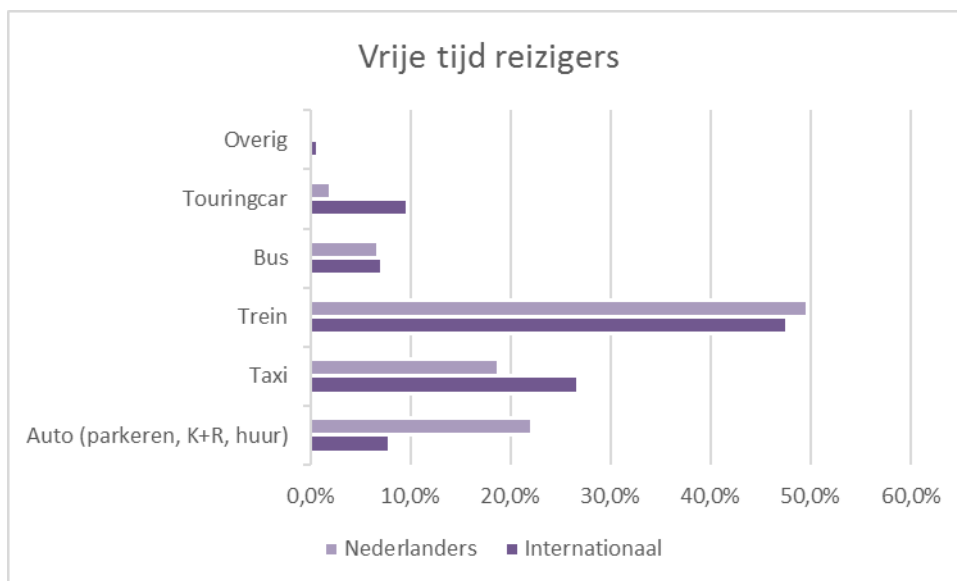
Figuur 3. Vervoerwijzeverdeling internationale bezoekers (bron: BOMA2016, bewerking V&OR)

Het merendeel van de buitenlandse toeristen komt met het vliegtuig naar Amsterdam en zal op Schiphol aankomen. Om een beeld te krijgen van de vervoermiddelen die buitenlandse toeristen gebruiken, om naar Amsterdam te komen, maken we gebruik van de Schiphol-enquête uit 2018. Hier wordt gevraagd met welk vervoermiddel mensen naar Schiphol reizen. Figuur 4 en Figuur 5 geven de verdeling hoe mensen die uit Amsterdam komen naar Schiphol reizen. Dit zijn zowel

Nederlanders die op vakantie gaan als internationale reizigers die op bezoek zijn (geweest) in Amsterdam¹.



Figuur 4. Vervoerwijzeverdeling naar Schiphol voor zakelijke reizigers.



Figuur 5. Vervoerwijzeverdeling naar Schiphol voor 'vrije tijds'-reizigers.

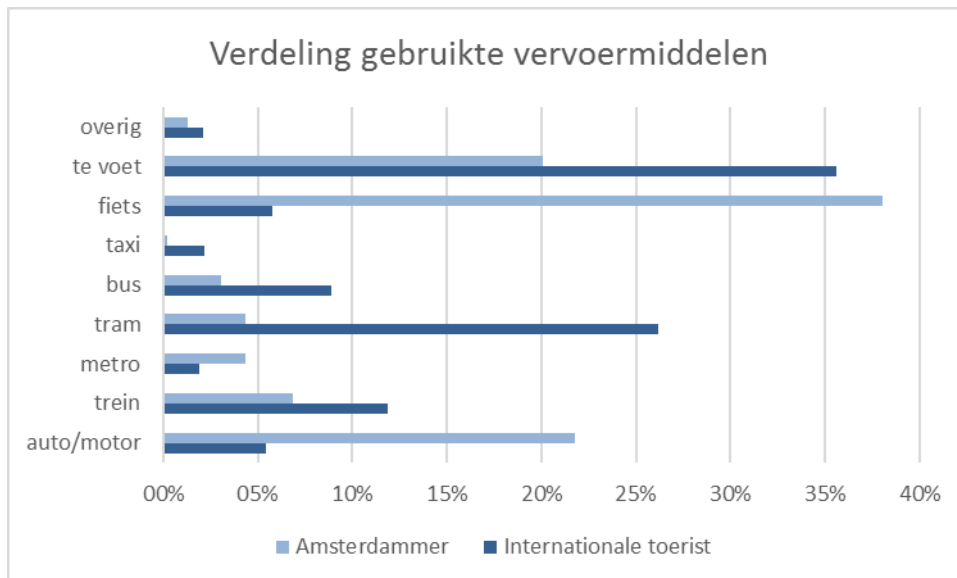
Voor zowel de zakelijke reiziger als de reiziger die hier op vakantie komt of om familie te bezoeken is er een duidelijk verschil tussen Amsterdammers die op vakantie gaan en internationale reizigers, de buitenlandse toeristen. De buitenlandse toeristen reizen minder met de auto, degene die dat doen worden of weggebracht (door familie) of huren een auto. Zij parkeren haast nooit een auto op Schiphol, simpelweg omdat ze geen auto in Nederland tot hun beschikking hebben. Buitenlandse reizigers worden vaker met een touringcar naar hun bestemming gebracht naar hun hotel. Verder gebruiken ze veel vaker een taxi, dit ligt 8 tot 10 procentpunt hoger dan

¹ De Schiphol-enquête wordt gehouden onder reizigers die naar Schiphol komen en tijdens het wachten op hun vertrekkende vlucht de enquête invullen. Wij gaan er van uit dat mensen op de heen-en terugweg met hetzelfde vervoermiddel van/naar Schiphol reizen.

Amsterdammers die naar Schiphol reizen. Alleen voor de zakelijke reizigers geldt dat er een duidelijk verschil is in het treingebruk tussen Nederlandse reizigers en buitenlandse bezoekers, dit komt waarschijnlijk doordat een deel van de zakelijke Nederlandse reizigers een OV-abonnement heeft.

3.2.2 In Amsterdam

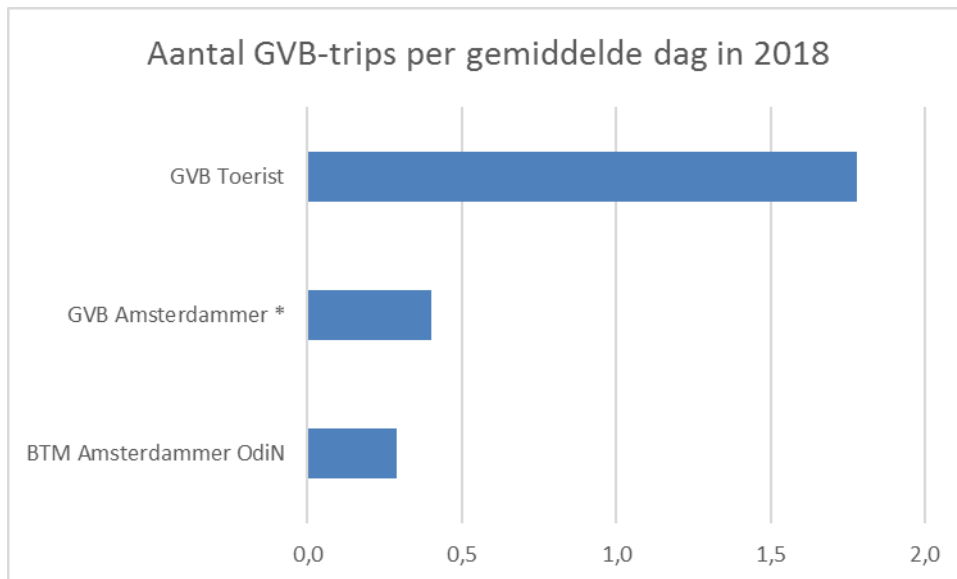
In het OV-onderzoek van de MRA is aan internationale toeristen gevraagd met welk hoofdvervoermiddel zij van hun accommodatie naar de interviewlocatie zijn gekomen. De interviewlocatie is meestal een toeristische attractie. We veronderstellen dat deze verplaatsingen het leeuwendeel van de verplaatsingen van de toeristen zijn, en vergelijken deze verplaatsingen met het reisgedrag over alle verplaatsingen van de gemiddelde Amsterdammer uit het OdiN2018. Figuur 6 geeft voor beide groepen de vervoerwijzeverdeling weer. Ondanks dat we data uit twee verschillende jaren vergelijken, zullen de conclusies met betrekking tot de vervoerwijzeverdeling hierdoor niet tot nauwelijks worden beïnvloed.



Figuur 6. Gebruikte vervoermiddelen toeristen in Amsterdam en Amsterdammers

Het overgrote deel van de internationale toeristen komt met het vliegtuig of de trein. Hierdoor hebben zij niet de beschikking over een eigen vervoermiddel als een auto of een fiets. Het aandeel fiets en auto ligt hierdoor beduidend lager dan voor de Amsterdammer. Toeristen lopen veel door de stad naar hun bestemming of gebruiken het OV. Opvallend is dat bovengronds OV relatief meer gebruikt wordt dan de metro, in het centrum ondergronds. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de tramhaltes beter aansluiten op de toeristische attracties, zeker gezien het feit dat in 2018 de Noord-Zuidlijn net geopend werd. Een andere verklaring is dat je in bovengronds transport nog iets van de stad ziet. Ook de taxi wordt door toeristen relatief vaker gebruikt.

Om een tweede inschatting te maken van het OV-gebruik van toeristen in vergelijking met de reguliere Amsterdammer is een vergelijking gemaakt tussen het gemiddelde reisgedrag met het GVB voor een toerist en een Amsterdammer.



Figuur 7. Trips per persoon op een gemiddelde dag (2018, bron GVB en OdiN2018).

Op basis van GVB-data is berekend hoeveel trips toeristen met het GVB gemiddeld maken. Dat is bijna 2 per dag. Dus iedere toerist gaat gemiddeld genomen ergens heen met een bus, tram of metro van het GVB en ook weer terug.

De cijfers van het GVB geven ook inzicht in het totaal aantal trips door niet-toeristen. Dit zijn alle mensen die met het GVB reizen, dus ook mensen van buiten Amsterdam. Aannemend dat ongeveer 60% van de GVB-trips Amsterdammers zijn en 40% van de GVB-trips niet Amsterdammers, komen we op ongeveer 0.4 trips per dag voor een gemiddelde Amsterdammer². De gemiddelde toerist maakt beduidend meer OV-trips per dag, dan een gemiddelde Amsterdammer, ongeveer 4 tot 5 keer zoveel.

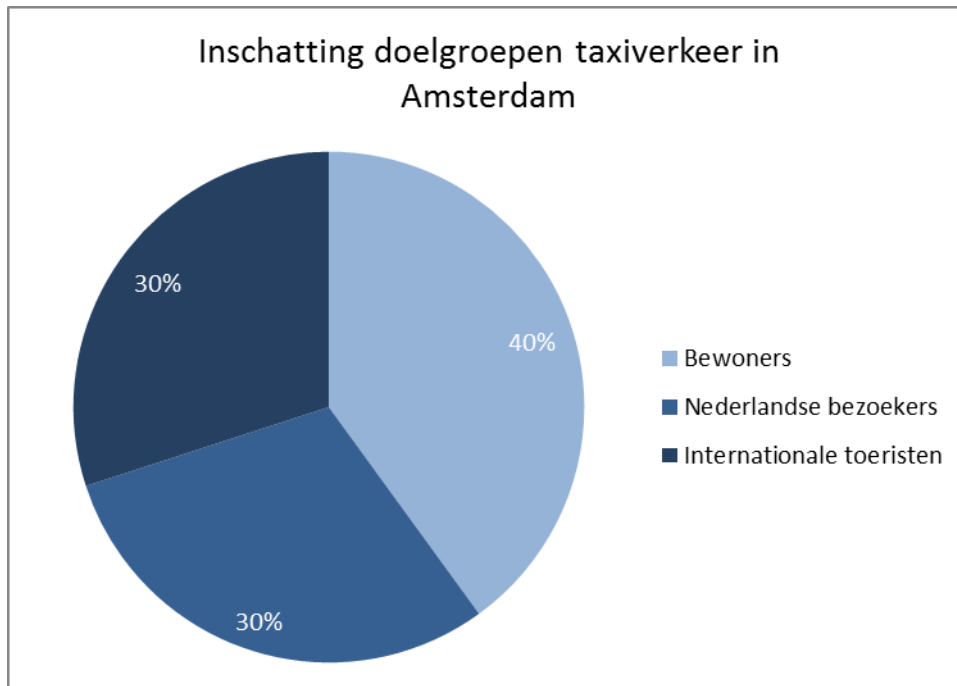
Aangezien de meerderheid van de buitenlandse toeristen met het vliegtuig komt, voor Amsterdam meer dan 60%, en geen eigen fiets of auto ter beschikking heeft, is de hypothese WAAR. Dit wordt extra onderbouwd door het feit dat buitenlandse toeristen meer dan de gemiddelde Amsterdammer gebruik maken van het OV en de taxi.

² Om het gemiddeld aantal trips van Amsterdammers in het GVB te verifiëren, is ook gekeken naar het gemiddeld aantal trips voor BTM uit het OdiN2018: op basis van het OdiN2018 komen we op ongeveer 0.3 BTM trips per persoon, hier zitten ook andere vervoerders bij dan het GVB.

3.3 Buitenlandse toeristen maken veel gebruik van taxi's en genereren daarmee alsnog autoritten

Bij de beantwoording van de vorige hypothese kwam al naar voren dat toeristen relatief meer gebruik maken van een taxi dan reguliere Amsterdammers. In deze hypothese gaan we vooral in op de hoeveelheid taxiritten die toeristen maken.

Uit eerder onderzoek voor de Agenda Taxi en uit een onderzoek naar de herkomst van reizigers op het Leidseplein (OIS, 2018) komt naar voren dat ongeveer 30% van de reizigers in een taxi buitenlandse toeristen zijn.



Figuur 8. Aandeel doelgroepen in het taxiverkeer binnen Amsterdam (2018, bron: OIS).

Bewoners van Amsterdam maken ongeveer 40% van de taxiritten, en andere Nederlanders, waaronder ook binnenlandse toeristen vallen, nog eens ongeveer 30%.

We gaan ervanuit dat voor de buitenlandse toeristen alle taxiritten die zij maken een relatie hebben met het centrum, omdat daar zoals eerder is geconstateerd de meeste attracties zijn.

Ongeveer 8.300 toeristen per dag maakten vlak voor de Corona-perikelen in 2020 gebruik van een taxi in Amsterdam. Rekening houdend met het feit dat toeristen ook vaak een taxi delen, ongeveer 1.4 toeristen per taxi, levert dit ongeveer 6.000 taxiritten in Amsterdam. Taxi's moeten echter ook weer terug, als ze mensen hebben weggebracht, of leeg naar de locatie waar ze mensen ophalen. Dit levert naar de 6.000 taxiritten ook 6.000 lege taxiritten op, in totaal 12.000. Voor niet-toeristen liggen deze aantallen op ongeveer 14.000 taxiritten met passagiers respectievelijk 28.000 inclusief lege ritten.

Niet alle taxiritten zullen gerelateerd zijn aan het Centrum, ook de taxirit van Schiphol naar een hotel buiten het centrum van Amsterdam zitten in deze cijfers. Er is geen informatie over hoeveel van deze taxiritten gerelateerd zijn aan het Centrum. Voor deze analyse doen we de aanname dat dit ongeveer 75% is.

Het aantal normale personenauto-verplaatsingen dat van en/of naar het centrum van Amsterdam gaat in 2020 (VMA₃, 2020AR) is 150.00 op etmaalniveau. Op een gemiddelde dag betekent dit dat ongeveer 6% van alle verplaatsingen met een auto gerelateerd aan het centrum ten behoeve van een toerist wordt gemaakt.

Ongeveer 1 op 5 auto's met een herkomst of bestemming centrum is een taxi. 1 op de 16 auto's is een taxi die daar rijdt om een toerist weg te brengen of op te halen. Dit aandeel zal rondom speciale attracties waarschijnlijk hoger liggen.

Zeker in het centrum genereren buitenlandse toeristen een niet te verwaarlozen hoeveelheid taxiriten. Hiermee is de hypothese WAAR. Het aandeel taxi zal nog verder oplopen, wanneer de groei van het toerisme sneller gaat dan de groei van de Amsterdamse bevolking. Wanneer er aanvullende autoluwe maatregelen in de stad worden genomen ten koste van het reguliere autoverkeer, zal het aandeel taxi eveneens toenemen.

3.4 Zowel expats als arbeidsmigranten wonen en werken geclusterd in gebieden in Amsterdam

De stad Amsterdam, en ook de regio, kennen een relatief hoog aandeel internationale werknemers. En dit aandeel is groeiende. Sinds een aantal jaar kent Amsterdam een negatief binnenlands migratiesaldo. Desondanks blijft het inwonersaantal stijgen. Dit komt voornamelijk door de toestroom van nieuwe bewoners uit het buitenland. Onder hen zijn veel hoger opgeleide kenniswerkers (ook wel 'expats' of 'international professionals' genoemd). Een deel van hen is hier tijdelijk (bijv. 1-3 jaar), een ander deel blijft hier voor langere tijd wonen en werken.

Er zijn veel verschillende definities in omloop van deze internationale werknemers. Wij sluiten aan bij de definitie uit de Monitor internationale werknemers Metropoolregio Amsterdam, opgesteld door Decisio (2019). De internationale werknemer is, volgens deze definitie, een economisch-actieve internationale werknemer in loondienst bij een in Nederland gevestigde organisatie waarvoor loonheffing is betaald aan de Belastingdienst. Daarnaast geldt dat deze persoon alleen een buitenlandse nationaliteit heeft.

De groep internationale werknemers is geen homogene groep. Er is een grote diversiteit in herkomst, opleidingsniveau, beroepsgroep, en geplande verblijfsduur in Amsterdam/Nederland. We maken een onderscheid naar 'kenniswerkers' (hoger opgeleid, bovengemiddeld salaris) en 'arbeidsmigranten' (lager opgeleid, lager salaris).

In 2017 **woonden** er ongeveer 130.000 internationale werknemers in de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Het ging om 60.000 kenniswerkers en 70.000 arbeidsmigranten. In de stad Amsterdam **woonden** in 2017 76.600 internationale werknemers. Het ging om 37.600 kenniswerkers en 39.000 arbeidsmigranten (Decisio, 2019)

In 2017 **werkten** er ongeveer 176.000 internationale werknemers in de MRA. Het ging om 68.000 kenniswerken en 108.000 arbeidsmigranten. In de stad Amsterdam **werkten** in 2017 94.300 internationale werknemers. Het ging om 43.800 kenniswerkers en 50.500 arbeidsmigranten (Decisio, 2019)

Sinds 2010 is het aantal internationale werknemers in Amsterdam meer dan verdubbeld (in 2010 ging het om 44.500 mensen). Gemiddeld was er in de periode 2010-2017 sprake van een groei van 12% per jaar. In 2017 kwamen er 34.000 nieuwe internationale werknemers naar Amsterdam en vertrokken er 23.100. Kijkend naar de herkomstlanden van de binnenkomende kenniswerkers in 2017, dan is te zien dat de grootste groep (en sterkst groeiende groep) afkomstig is uit India. Andere belangrijke herkomstlanden zijn onder andere het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten. Arbeidsmigranten komen vaker uit andere Europese landen. Onder de binnenkomende arbeidsmigranten is het belangrijkste herkomstland in 2017 Italië. In de MRA als geheel is dit Polen.

3.4.1 Wonen

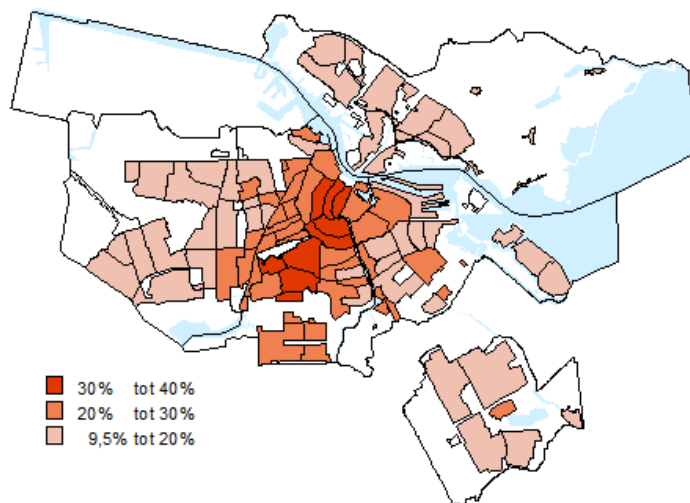
De meeste internationale werknemers in MRA wonen in Amsterdam, gevolgd door de gemeenten Amstelveen, Haarlem en Almere. In de MRA woont 50% van de internationale werknemers in een huurwoning, 22% in een koopwoning, en van de 28% is het onbekend in wat voor woning zij wonen. Onder internationale werknemers in de stad Amsterdam is het aandeel met een koopwoning iets lager, namelijk 19%. Kijkend naar de verschillende groepen internationale

werknemers, kenniswerkers en arbeidsmigranten, dan zien we dat het aandeel woningbezitters onder kenniswerkers een stuk hoger is dan onder arbeidsmigranten. Dit waarschijnlijk ten gevolge van het hogere inkomen. In de MRA als geheel en in de stad Amsterdam is het aandeel kenniswerkers met een koopwoning 33%.

We weten dus hoeveel internationale werknemers in Amsterdam wonen en of zij huren of een woning bezitten. Echter over waar zij precies in de stad wonen en of het om clusters gaat is niet zoveel bekend.

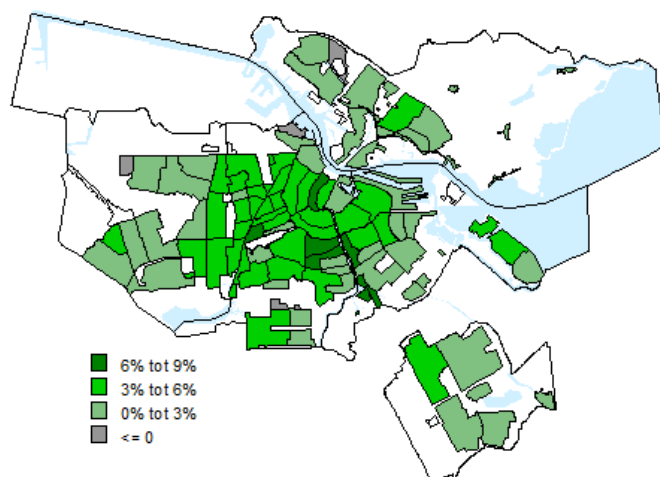
In een recent onderzoek van de Gemeente Amsterdam (Wonen/EZ/OIS, 2020) naar de effecten van internationalisering in Amsterdam is onder andere gekeken naar het ruimtelijke patroon van de internationale bevolking en effecten hiervan op de leefwereld. Hoewel hier niet specifiek is gekeken naar mensen die tijdelijk in de stad verblijven geeft het wel een indicatie van de delen van de stad waar veel internationale werknemers (en dan vooral de kenniswerkers) wonen.

In Figuur 1 is te zien dat vrijwel alle wijken in de stadsdelen Centrum, Zuid en West meer dan 20% personen tellen met een westerse migratie-achtergrond³. In de centrale binnenstad en delen van Zuid ligt dit percentage boven de 30%. Figuur 2 toont dat de grootste toename van deze categorie tussen 2015 en 2020 in ongeveer hetzelfde gebied van Centrum, West en Zuid plaatsvindt, met een duidelijk sterk patroon in de buurt van de Amstel. (Gemeente Amsterdam, 2020)



Figuur 1. Aandeel van de bevolking met een westerse migratieachtergrond, 2020. (bron: OIS/Wonen)

³ In de statistiek van OIS gaat dit om mensen mensen afkomstig uit Europa (incl. de voormalige Sovjet Unie), Noord-Amerika, Oceanië, Indonesië en Japan



Figuur 2. Ontwikkeling van het aandeel van de bevolking met westerse migratie-achtergrond, 2015-2020 (bron: OIS/Wonen).

Een opvallende groep zijn de internationals uit India. In korte tijd is India het grootste herkomstland geworden van nieuw binnenkomende kenniswerkers in Nederland. Het grootste deel van deze groep betreft hoog opgeleide mensen die werkzaam zijn in de ICT-sector. Zij lijken, meer dan andere groepen, op woongebied te clusteren in specifieke gebieden. In dit geval betreft het buurgemeente Amstelveen. 6% van de bevolking is hier inmiddels van Indiase afkomst (bron: Gemeente Amsterdam, 2020). India valt overigens niet onder de landen die vallen onder de definitie van mensen met een westerse migratieachtergrond, waardoor deze groep is niet in de kaartjes van figuur 10 en 11 opgenomen.

De bevindingen uit de interviews met internationale kenniswerkers die we hebben gedaan, passen grotendeels in het geschetste beeld. De grote meerderheid woont in Amsterdam en heeft bewust gekozen om huisvesting te zoeken in de stad zelf. Ongeveer de helft van hen woont in de stadsdelen Centrum of Zuid. De anderen in diverse buitenwijken of in een andere regio-gemeente (Haarlem). Vrijwel alle mensen die we spraken heeft overigens zelf, al dan niet met hulp van collega's of andere expats, zijn of haar woonruimte geregeld. Ook krijgen zij geen vergoeding voor hun woonlasten. Het regelen en vergoeden van woonruimte door de werkgever is voorbehouden aan een relatief kleine groep expats die door bedrijven (tijdelijk) worden gestationeerd bij een vestiging in Amsterdam van een (groot) internationaal bedrijf. Hoewel expats die zelf woonruimte moeten vinden vaak wel een voorkeur hebben voor het centrum of omliggende wijken, wonen zij daarom toch behoorlijk verspreid over de stad. Zij hebben namelijk te maken met dezelfde krapte op de woningmarkt waar ook Nederlandse woningzoekers mee te maken hebben. Daar komt nog bij dat zij, ten opzichte van Nederlandse woningzoekers, relatief vaak te maken hebben met oplichting (appartement blijkt niet te bestaan), discriminatie ('niet voor expats'), of fraude en illegale onderhuur.

Voor arbeidsmigranten is de situatie anders. Zij hebben gemiddeld minder te besteden en kunnen daarom ook minder hoge eisen stellen aan hun woning en/of woonomgeving. Arbeidsmigranten wonen over het algemeen niet in of nabij het centrum vanwege de hoge huren. Zij wonen vaker in de ringzone of daarbuiten. Ze delen woningen met elkaar, met familieleden of andere (onbekende) landgenoten, en accepteren vaker tijdelijke woonruimte waarbij sprake is van onderhuur. Ze wonen waar er iets beschikbaar is, er is voor zover wij hebben kunnen ontdekken geen sprake van sterke clustering in bepaalde buurten.

3.4.2 Werken

Uit de Monitor internationale werknemers blijkt dat tweederde van de internationale werknemers die in Amsterdam woont, ook in Amsterdam werkt (onder de 'gemiddelde Amsterdammer' is dat maar 50%). Het overige deel werkt in andere gemeenten. Die uitstromende pendel is heel divers, men werkt bijvoorbeeld in de gemeenten Haarlemmermeer (5%), Utrecht (2%), Amstelveen (2%) en Rotterdam (2%).

De belangrijkste sectoren waarin internationale werknemers werkzaam zijn wijkt voor Amsterdam af van die in de MRA als geheel. Van alle internationale werknemers werkt het grootste deel via een uitzendbureau of bemiddelingsbureau. In de MRA gaat het om ongeveer een kwart van alle internationale werknemers. Ook de zakelijke dienstverlening en horeca zijn in deze regio belangrijke werkgevers. In Amsterdam zijn de belangrijkste werkgevende sectoren de Horeca, IT- en informatiedienstverlening en groothandel/handelsbemiddeling (Monitor internationale werknemers, 2019)

In Amsterdam was het gemiddelde inkomen van een internationale werknemer in 2017 41.400 euro. Dit inkomen is hoger dan in de MRA (circa 38.000). Uiteraard zijn er ook tussen internationale werknemers in Amsterdam grote verschillen en is het inkomen van kenniswerkers hoger dan dat van arbeidsmigranten. Dat in de stad Amsterdam relatief veel internationale werknemers in de categorie 'kenniswerkers' vallen, draagt bij aan dat hogere gemiddelde inkomen in Amsterdam.

Over de locaties in de stad waar deze internationale werknemers werken is niet veel bekend. Kijkend naar de belangrijkste sectoren waarin zij werkzaam zijn dan zijn de banen in de horeca erg verspreid over de stad, maar wel sterker aanwezig in het centrum en omliggende wijken binnen de ring A10 dan daarbuiten. Bedrijven in de IT- en informatiedienstverlening zijn onder andere gevestigd op kantoorlocaties zoals de Zuidas of Sloterdijk, maar ook in de binnenstad. Groothandels zijn eerder te vinden aan de randen van de stad.

De internationale kenniswerkers die we interviewden zijn werkzaam in verschillende sectoren, maar er is wel sprake van oververtegenwoordiging in de IT- en informatiedienstverlening. Men werkt bijvoorbeeld bij Uber, Booking.com of softwareontwikkelaars en bedrijven in e-commerce. Maar we spraken ook mensen die werkzaam zijn als architect of planoloog.

De meeste mensen die we spraken zijn zelf op zoek gegaan naar een baan in Amsterdam. Een enkeling was al werkzaam voor een (internationaal) bedrijf en is gevraagd een positie in Amsterdam in te vullen voor ditzelfde bedrijf.

De werkgevers van de geïnterviewden zijn zonder uitzondering gevestigd in of rond het centrum van Amsterdam of op een bedrijventerrein nabij een IC-station (Sloterdijk, Zuid of Amstel). Dit komt overeen met de gebieden waar ook veel Nederlandse kenniswerkers werken die in deze sectoren werkzaam zijn.

Arbeidsmigranten zijn over het algemeen in andere sectoren aan het werk. Voor deze groep hebben we niet voldoende interviews kunnen doen om een volledig beeld te kunnen schetsen. Wel weten we dat veel van hen werkzaam zijn in de horeca of in de bouw. Voor de bouw geldt dat dit

deels via enkele grote uitzendbureaus gaat, maar dat er ook een groot zwart/grijs circuit bestaat. Zij werken zeer verspreid door de stad (en omliggende gemeenten).

Terugkomend op de hypothese waarin wordt gesteld dat kenniswerkers en arbeidsmigranten geclusterd wonen en werken, moeten we concluderen dat de hypothese grotendeels ONWAAR is. Buitenlandse kenniswerkers zijn qua wonen sterker vertegenwoordigd in stadsdelen binnen de ring dan daarbuiten, maar het is niet zo dat er buurten zijn waar de meerderheid van de bevolking tot deze groepen behoort. Wel groeit het aandeel internationals in de delen van de stad waar deze groepen al het sterkst vertegenwoordigd zijn. Zij werken veelal op dezelfde grote bedrijvenlocaties waar ook de reguliere Nederlandse werknemers werken. De meeste arbeidsmigranten wonen verder uit het centrum, maar niet sterk geclusterd in bepaalde buurten. Hun werklocaties bevinden zich zeer verspreid over de stad.

3.5 Expats laten ander mobiliteitsgedrag zien dan arbeidsmigranten en beide groepen vertonen ander gedrag dan de gemiddelde Amsterdammer

Onze verwachting was dat het mobiliteitsgedrag van expats en arbeidsmigranten afwijkt van de gemiddelde Amsterdammer en dat expats ook ander mobiliteitsgedrag vertonen dan arbeidsmigranten.

In de literatuur is hier heel beperkt iets over te vinden. In KIM-rapport *Maatschappij in beweging: Ontwikkelingen in wonen en werken en gevolgen voor woon-werkverkeer* wordt het onderwerp wel kort behandeld voor de groep buitenlandse kenniswerkers. Hieruit blijkt dat de vervoerwijzekeuze van buitenlandse kenniswerkers overeen komt met het patroon voor niet-westerse migranten. Ze gebruiken minder vaak de fiets of de auto als voornaamste vervoermiddel voor hun woon-werkverplaatsing dan Nederlandse kenniswerkers. Buitenlandse kenniswerkers gebruiken vaker het openbaar vervoer dan Nederlandse kenniswerkers; voornamelijk de bus, tram en metro binnen de eigen gemeente en de trein tussen gemeentes. Deze verschillen worden mede bepaald doordat buitenlandse kenniswerkers vaker in stedelijke agglomeraties wonen, maar waarschijnlijk ook gedeeltelijk door andere vervoersvoorkeuren. Voor het bepalen van de woonlocatie in de stad is noch de afstand tot een intercitystation, noch de afstand tot een snelwegafrit significant. De afstand tot voorzieningen als horeca en een internationale school (voor meerpersoonshuishoudens) is belangrijker (PBL, 2014).

Ondanks dat het grootste deel van de buitenlandse kenniswerkers dat in Amsterdam woont, ook in Amsterdam werkt (en dus een korte verplaatsingsafstand heeft tussen wonen en werken) zijn er enkele opvallende uitzonderingen. Uit het PBL-rapport:

“Opvallend is dat een relatief grote groep buitenlandse kenniswerkers in de Brainport Eindhoven werkt en in de regio Amsterdam woont: bijna 11 procent. Voor Nederlandse kenniswerkers is dit aandeel bijna zeven keer zo klein: 1,6 procent. Hiernaast woont nog eens 10 procent van de buitenlandse kenniswerkers die in Eindhoven werken in Utrecht of Den Haag, tegen 4 procent van de Nederlandse kenniswerkers. Andersom geldt dat het aandeel kenniswerkers dat in Amsterdam of Utrecht werkt en in Eindhoven woont, vele malen kleiner is.”

In dit geval geldt dat Amsterdam als woonlocatie zo aantrekkelijk is, dat de relatief lange afstand tussen woon- en werklocatie minder van belang is.

Buitenlandse kenniswerkers wonen relatief vaker in de directe nabijheid van hun werk dan Nederlandse kenniswerkers. Doen zij dit echter niet, en reizen ze van buiten hun werkregio op en neer, dan wonen ze juist relatief verder van hun werk. Nederlandse forensen die in de grote steden werken, wonen relatief vaak in de omliggende suburbane of landelijke regio's, terwijl buitenlandse kenniswerkers die van buiten komen juist relatief vaak in een andere grote stad wonen. (PBL, 2014).

Aangezien de groei van de stad Amsterdam de afgelopen jaren vooral is veroorzaakt door een positief buitenlands migratiesaldo, en er steeds meer buitenlandse kenniswerkers in de stad wonen en/of werken, zou dit kunnen betekenen dat de vraag naar openbaar vervoer stijgt. Aannee hierbij is dan wel dat de voorkeuren qua vervoerwijzekeuze van deze internationale werknemers gelijk blijven. Hierbij moet worden opgemerkt dat het een zeer heterogene groep betreft met grote verschillen in voorkeuren, mede bepaald door migratieachtergrond en cultuur.

Uit de interviews die zijn gedaan met expats in Amsterdam blijkt dat inderdaad een groot deel van hen gebruik maakt van het openbaar vervoer om naar hun werk te gaan. Dit geldt voor de mensen die buiten Amsterdam wonen en hier werken, maar ook voor mensen die in Amsterdam zelf wonen. Vrijwel iedereen krijgt van de werkgever de reiskosten met het OV vergoed. De geïnterviewden die zich vooral met het OV verplaatsen geven aan dat zij de reisafstand te groot vinden om te fietsen (>20 minuten fietsen wordt als ver ervaren) of dat zij fietsen door de stad eng vinden of dat zij fietsen an sich oncomfortabel vinden. Een ander deel van de mensen met wie we spraken is juist erg enthousiast over het verplaatsen per fiets door de stad. De meesten van hen gaven aan wel enige schroom of angst te moeten overwinnen om zich fietsend door de stad te gaan verplaatsen, maar dat zij hebben ervaren dat dit hier de makkelijkste manier van verplaatsen is. Vaak fietsen hun directe collega's ook. De meeste expats die graag fietsen kunnen hun werklocatie in maximaal 20 minuten fietsen bereiken. Wel maken zij, vermoedelijk vaker dan Nederlanders, bij slecht weer gebruik van een andere vervoerwijze (zoals het openbaar vervoer). Enkele geïnterviewden geven aan soms voor verplaatsingen naar buiten de stad gebruik te maken van de auto. De meeste anderen doen dit per trein.

Ook voor Amsterdam lijkt dus te gelden dat buitenlandse kenniswerkers vaker gebruik maken van het openbaar vervoer dan de gemiddelde Amsterdammer. Uit de data over het verplaatsingsgedrag van de gemiddelde Amsterdammer (ODiN 2018+2019) is de modal split voor het motief 'werk' af te leiden. Hierin is te zien dat 41% van de verplaatsingen in het woon-werkverkeer van Amsterdammers per fiets wordt gemaakt, 29% met het openbaar vervoer en 22% met de auto. Onder hoger opgeleiden zal het aandeel fiets nog hoger zijn, want kijken we naar de modal split uitgesplitst naar opleidingsniveau, dan zien we dat hoger opgeleiden veel meer fietsen dan lager opgeleiden: 43% van alle verplaatsingen van hoogopgeleiden is per fiets. Voor laagopgeleide Amsterdammers is dit slechts 22%. Het OV-gebruik is ongeveer gelijk voor beide groepen. Lager opgeleide Amsterdammers maken iets vaker gebruik van een auto om zich te verplaatsen.

Uit de gesprekken die zijn gevoerd over de situatie van arbeidsmigranten in Amsterdam blijkt dat het kostenaspect voor hen een grote rol speelt bij de vervoerwijzekeuze. Er is vaker geen sprake van een reiskostenvergoeding door de werkgever. Hierbij weten we, wederom, het meest over de situatie van werknemers die in de bouw werken. Het OV wordt vaak te duur, omslachtig of moeilijk te begrijpen genoemd. Als de afstand van woon- tot werklocatie het toelaat wordt daarom meestal gefietst. Ook als men dat vanuit de eigen cultuur niet gewend is. Men past zich hier op aan. Arbeidsmigranten beschikken vaak niet over een eigen auto (in Nederland). Bij bouwprojecten of klussen die te ver weg zijn wordt vaak door de aannemer of werkgever geregeld dat de werknemers met busjes worden opgehaald bij hun woning. Arbeidsmigranten maken minder dan Nederlandse werknemers die hetzelfde type werk doen, gebruik van een (eigen) auto om zich te verplaatsen.

Op basis van de literatuur was de verwachting dat arbeidsmigranten vaker voor het OV zouden kiezen dan de gemiddelde Amsterdammer. Dat lijkt dus, in ieder geval voor arbeidsmigranten die werkzaam zijn in de bouw, niet te kloppen. Het OV wordt door hen nauwelijks gebruikt. Qua fietsgebruik lijkt hun verplaatsingsgedrag juist wel overeen te komen met de gemiddelde Amsterdammer. Het is aannemelijk dat zij zelfs vaker fietsen dan Amsterdammers met een vergelijkbaar opleidingsniveau en hetzelfde type werk, aangezien in Amsterdam het fietsgebruik onder hoogopgeleiden het hoogste is en lager opgeleiden zich relatief veel per auto verplaatsen.

Internationale kenniswerkers vertonen ander mobiliteitsgedrag dan arbeidsmigranten. Waar de kenniswerkers vaker met het OV reizen, gebruiken arbeidsmigranten vaker de fiets als vervoermiddel om op hun werk te komen. Beide groepen vertonen ook ander mobiliteitsgedrag dan de gemiddelde Amsterdammer. Onder hen is het fietsgebruik juist het grootst onder hoger opgeleiden. De hypothese is dus WAAR.

3.6 Naarmate de expat/arbeidsmigrant langer in Nederland verblijft gaat zijn mobiliteitsgedrag meer op dat van de gemiddelde Amsterdammer lijken.

Internationale werknemers maken, afhankelijk van hun situatie, een keuze om voor een bepaalde tijd in Nederland te blijven. Sommigen zijn hier voor enkele maanden tot een jaar. Anderen kiezen ervoor om 3-5 jaar te blijven of zich hier zelfs definitief te vestigen. Door de tijd heen kan het mobiliteitsgedrag van deze mensen veranderen.

Het zou kunnen, zo veronderstelden wij vooraf, dat hoe langer je in Amsterdam/Nederland woont hoe groter de kans is dat je bekend met en ingeburgerd raakt in de cultuur en gewoonten van Nederlanders. En dat je dus bijvoorbeeld na een tijdje besluit om ook naar je werk te gaan fietsen in plaats van de metro te pakken. Of om toch een auto aan te schaffen.

Specifiek over longitudinale verandering van mobiliteitsgedrag van internationale werknemers is weinig bekend uit de literatuur. Over de voorkeur voor het wonen van buitenlandse kenniswerkers is (landelijk) dit gevonden in het eerder genoemde PBL-onderzoek uit 2014:

Een groot deel van de buitenlandse kenniswerkers vestigt zich in eerste instantie in de nabijheid van buitenlandse bedrijven. Dit effect is na vijf jaar verdwenen. Dit suggereert dat degenen die relatief kort blijven, zoals expats, vooral de nabijheid tot buitenlandse bedrijven prefereren, al dan niet omdat deze hun woning verzorgen. Degenen die langer blijven, lijken een grotere ruimtelijke keuzevrijheid te hebben (PBL, 2014).

Dit zou kunnen betekenen dat het mobiliteitsgedrag bij internationale werknemers die langer blijven verandert omdat zij, bijvoorbeeld door de keuze van een woning op een andere plek dan in de directe nabijheid van de werkgever, een langere reisafstand naar het werk krijgen. Andersom zouden werknemers die in eerste instantie vanwege de krapte op de woningmarkt in Amsterdam wat verder van hun werkplek moesten gaan wonen in de loop der tijd de mogelijkheid kunnen krijgen om juist dicht bij hun werk te gaan wonen. Hierdoor verandert hun reisafstand en/of reistijd en wellicht ook hun vervoerwijzekeuze. In hoeverre er een verandering plaatsvindt in het mobiliteitsgedrag naarmate men hier langer woont, hebben we daarom ook via interviews proberen te achterhalen.

Uit interviews onder expats in Amsterdam blijkt dat met name de mensen die al langer (> 3 jaar) in Nederland wonen vaak al één of meerdere keren zijn verhuisd. Ook hebben zij soms al meerdere werkgevers gehad. De meesten wonen relatief dicht bij hun werk (wonen en werken in Amsterdam). Wijzigen van woon- of werklocatie leidt voor hen soms tot andere keuzes over hoe men zich verplaatst. Eén persoon verhuisde bijvoorbeeld naar Haarlem, maar bleef in Amsterdam werken. Waar zij eerst naar haar werk fietste, komt ze nu met de trein. Ook ingrijpende veranderingen in iemands leven kunnen leiden tot andere keuzes op het gebied van mobiliteit. Het aangaan van een relatie en/of het stichten van een gezin is hier een voorbeeld van. Men besluit dan bijvoorbeeld om een auto aan te schaffen en die dan ook voor reizen van en naar het werk te gaan gebruiken. Veranderingen die ook te zien zijn bij Nederlanders.

Maar ook zonder verandering in woonplaats, werkplek, of verandering in persoonlijke omstandigheden kan mobiliteitsgedrag door de tijd heen wijzigen. Onder de meerderheid van de expats die zijn geïnterviewd voor dit onderzoek is dat **niet** gebeurd. Wanneer men bij de start van het wonen en werken in Amsterdam voor het openbaar vervoer koos, doet de meerderheid dit na meerdere jaren nog steeds. Hetzelfde geldt voor mensen die vanaf het begin al fietsten naar hun werk. Zij doen dit nog steeds. Enkele geïnterviewde personen gaven aan iets vaker de auto te

kiezen (voor verplaatsingen naar buiten de stad) dan voorheen, omdat zij nu een auto bezitten (en tijdens hun eerste periode in Amsterdam nog niet). Eén persoon gaf aan recent een fiets te hebben gekocht en het voornemen te hebben om vaker te gaan fietsen (in plaats van het OV te nemen), naar voorbeeld van collega's die ook fietsen. Maar de meerderheid van de geïnterviewde expats is na langere tijd qua mobiliteitsgedrag nog geen gemiddelde Amsterdammer. De verblijfsduur in Amsterdam lijkt het mobiliteitsgedrag van de expat niet sterk te beïnvloeden. Belangrijke levensgebeurtenissen lijken hierin een veel belangrijkere factor te zijn.

Ook onder arbeidsmigranten hebben wij geen duidelijke aanwijzingen gevonden dat de keuzes die zij maken in hun mobiliteitsgedrag door de tijd heen sterk veranderen. De data die we hebben kunnen verzamelen is voor deze groep echter te beperkt om hier harde uitspraken over te doen.

De hypothese waarin is gesteld dat het mobiliteitsgedrag van de expat en arbeidsmigrant meer op dat van de gemiddelde Amsterdammer gaat lijken naarmate hij/zij langer in Nederland verblijft lijkt eerder ONWAAR dan WAAR te zijn, maar kunnen we op basis van de beschikbare onderzoeksgegevens niet volledig beoordelen.

4 Samenvatting en conclusies

In dit verkennende onderzoek is onderzocht in hoeverre het mobiliteitsgedrag van tijdelijke gebruikers van de stad Amsterdam afwijkt van het mobiliteitsgedrag van de gemiddelde Amsterdammer. Hierbij is gekeken naar buitenlandse toeristen en naar internationale werknemers. Internationale werknemers zijn onderverdeeld in kenniswerkers en arbeidsmigranten.

4.1 Conclusies

Uit het onderzoek is het volgende naar voren gekomen:

- Buitenlandse toeristen overnachten verspreid door de hele stad, maar bezoeken dezelfde grote toeristische attracties die voornamelijk geclusterd zijn in het centrum.
- Buitenlandse toeristen gebruiken om zich te verplaatsen door de stad nauwelijks de auto of de fiets, maar maken meer gebruik van het openbaar vervoer en de taxi dan bewoners van de stad.
- Zeker in het centrum genereren buitenlandse toeristen een niet te verwaarlozen hoeveelheid autoverkeer, in de vorm van taxiriten. Rondom speciale attracties is zal dit taxi-aandeel het hoogste zijn, omdat deze relatief veel toeristen aantrekken.
- Buitenlandse kenniswerkers wonen vaker in of nabij het centrum en Zuid, maar er zijn geen buurten waar de meerderheid van de bevolking tot deze groepen behoort. Wel groeit het aandeel hoogopgeleide internationale werknemers juist in die delen van de stad het sterkst. Hun werklocaties bevinden zich vaak in het centrum of nabij grote IC-stations (Zuid, Sloterdijk, Amstel).
- De meeste arbeidsmigranten wonen verder uit het centrum, maar niet sterk geclusterd in bepaalde buurten. Hun werklocaties bevinden zich zeer verspreid over de stad.
- Internationale kenniswerkers maken vaker gebruik van het openbaar vervoer dan de gemiddelde Amsterdammer en fietsen minder, voor arbeidsmigranten geldt dit niet: zij fietsen vaker dan Amsterdammers met hetzelfde opleidingsniveau en type werk en maken minder gebruik van de auto en het openbaar vervoer. In beide gevallen geldt dat de auto minder wordt gebruikt: voor arbeidsmigranten vanwege een kostenoverweging en voor internationale kenniswerkers vanwege het feit dat zij veelal nabij hun werk wonen in Amsterdam, waar het OV of de fiets goede alternatieven zijn.
- Naarmate internationale werknemers langer in Amsterdam wonen verandert hun mobiliteitsgedrag in de meeste gevallen niet. Belangrijke levensgebeurtenissen lijken een sterkere invloed te hebben op mobiliteitsgedrag dan de verblijfsduur.

Concluderend kunnen we zeggen dat het mobiliteitsgedrag van zowel buitenlandse toeristen als dat van internationale werknemers afwijkt van het mobiliteitsgedrag van de gemiddelde Amsterdammer. En ook de verschillende groepen internationale werknemers maken andere mobiliteitskeuzes. Het aandeel van deze groepen in de totale groep gebruikers (inwoners en tijdelijke gebruikers van de stad) bepaalt mede de mobiliteitsvraag. Voor het inschatten van de toekomstige vraag naar bijvoorbeeld taxi en openbaar vervoer is het daarom van belang de ontwikkelingen in het toerisme en de buitenlandse migratie in beeld te hebben.

4.2 Aanbevelingen

Dit onderzoek, uitgevoerd gedurende de Corona-crisis, kent een aantal beperkingen. Een aantal aspecten was lastiger te onderzoeken dan vooraf bedacht. Naar aanleiding van dit onderzoek zijn een aantal aanbevelingen te geven voor vervolgonderzoek:

- Er is nog te weinig inzicht in het gebruik van taxi's: wie zitten er in, met hoeveel passagiers gemiddeld, en wat zijn de belangrijkste routes voor toeristen?
- Van de groep arbeidsmigranten is het beeld nog niet compleet. Er moet ook informatie worden ingewonnen over andere sectoren dan de bouw. Ook zou het interessant zijn om werknemers zelf te spreken (we spraken van deze groep alleen een werkgever). Van de expats weten we veel van de mensen zelf, maar zou het interessant zijn om ook aan de werkgeverskant informatie te vergaren.
- Voor diepgaander onderzoek zou meer data verzameld moeten worden (bijv. door middel van enquêtes), om ook de resultaten ook kwantitatief te kunnen staven.
- De focus in dit onderzoek lag voor de internationale werknemers op mobiliteitskeuzes bij woon-werk-verplaatsingen. Er kan nog worden onderzocht of voor andere motieven andere keuzes gemaakt worden.
- Wat zijn snel groeiende groepen buitenlandse toeristen (bijv. Chinezen) en internationale werknemers (bijv. Indiërs)? Maken zij andere keuzes dan tijdelijke gebruikers van de stad met een andere herkomst?
- Wat is de (blijvende?) impact van de Corona-crisis op de aantallen toeristen en internationale werknemers die naar Amsterdam komen, en in hoeverre heeft dit impact op het mobiliteitssysteem?

Bijlage Gebruikte Bronnen

Voor dit onderzoek is gebruik gemaakt van de volgende bronnen:

- Agenda Taxi 2020-2025, Gemeente Amsterdam (V&OR), 2020
- AirBnb, Nieuwe cijfers 2018: Airbnb groeit verantwoord en verspreidt toerisme over het hele land, geraadpleegd online: <https://news.airbnb.com/nl/nieuwe-cijfers-2018-airbnb-groeit-verantwoord-en-verspreidt-toerisme-over-het-hele-land/>
- Amsterdamse Thermometer van de Bereikbaarheid 2021, Gemeente Amsterdam (V&OR), nog te verschijnen
- Bedden naar stadsdelen en Nederlandse Hotel Classificatie juli 2020, OIS, 2020
- Bezoekersonderzoek Metropool Amsterdam 2016, Amsterdam Marketing, 2016
- Buitenlandse kenniswerkers in Nederland, Waar werken en wonen ze en waarom?, PBL, 2014
- Coole infographic: zo hard groeit Airbnb in Amsterdam, Business Insider, geraadpleegd online: <https://www.businessinsider.nl/airbnb-nederland-amsterdam-verspreiding-appartement-582139/>
- De impact van de bezoekerseconomie op Amsterdam, SEO, 2017
- Gasten en overnachtingen in hotels, bungalowparken, campings en groepsaccommodaties, januari 2012-dcember 2019, CBS, 2020
- Hotels naar stadsdelen en Nederlandse Hotel Classificatie juli 2020, OIS, 2020
- Internationalisering arbeidsmarkt, woningmarkt, dagelijkse leefwereld, Gemeente Amsterdam (Wonen/EZ/OIS), nog te verschijnen
- Maatschappij in beweging: Ontwikkelingen in wonen en werken en gevolgen voor woon-werkverkeer, KiM, 2019
- Monitor internationale werknemers, Metropoolregio Amsterdam, Decisio, 2019
- Openbaar Vervoer Metropool Amsterdam, Ervaring van de internationale bezoekers, Amsterdam Marketing, 2014
- Schipholenquete 2018, dataset aangeleverd door Schiphol, 2020
- Taxigebruikers Leidseplein, Gemeente Amsterdam (OI&S), 2018
- Toerisme in Amsterdam, vandaag en morgen, Ecorys, 2018
- Van der Drift, Revealing spatial and temporal patterns from Flickr photography, A case study with tourists in Amsterdam, 2015

Daarnaast zijn diverse gesprekken gevoerd:

- binnen de Gemeente Amsterdam met collega's van V&OR, EZ, OIS en Wonen
- buiten de gemeente met Amsterdam en partners, de MRA, enkele werkgevers van internationale werknemers in Amsterdam
- interviews met expats / internationale kenniswerkers in Amsterdam