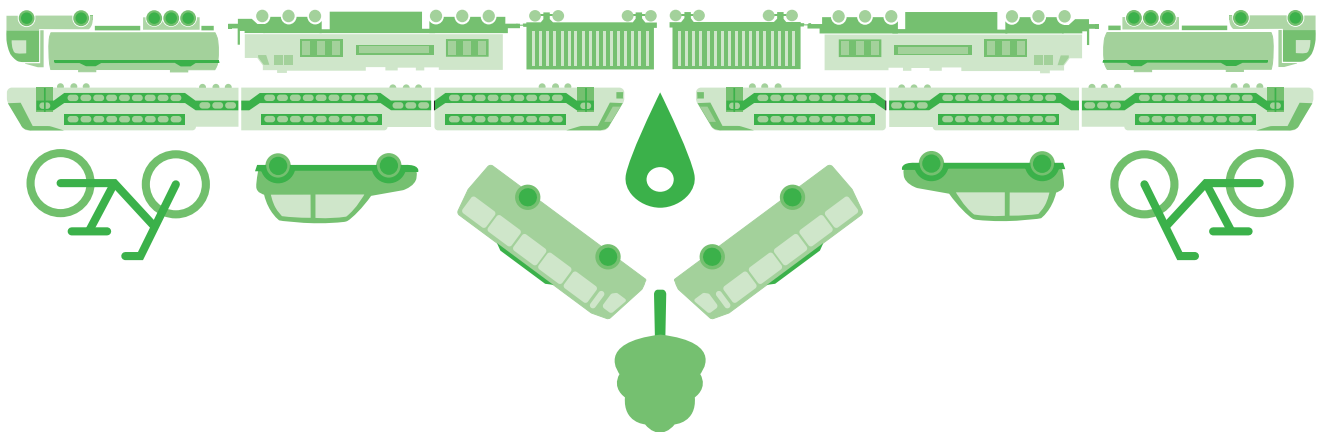




ONDERZOEK JONGEREN: MOBILITEIT IN DE REGIO NOWA



Achtergrondrapportage IV.a

Analysefase MIRT Onderzoek NowA

april 2016



maart 2016

Amsterdam

Young Works, in opdracht van MIRT NowA

Colofon

Joris Schuurman
Rutger van den Berg
Lisanne de Ronden
Derk Zijlker

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
1 Achtergrond & vraag	4
2 Aanpak	5
INZICHTEN ONDERZOEK.....	6
3 De dagelijkse reis	6
4 Obstakels in de dagelijkse reis.....	10
5 Toekomstbeeld 2021	15
6 Inzoomen op knelpunten in de NowA-corridor	20

1 Achtergrond & vraag

Achtergrond

De mobiliteit in de regio Noordwestkant Amsterdam (hierna afgekort als NowA) staat onder druk. Het ministerie van Infrastructuur & Milieu (I&M) kijkt momenteel met een brede groep partners verder dan oplossingen op het gebied van infrastructuur. In aanvulling op de eerste analysefase van het MIRT-onderzoek uitgevoerd in 2015, heeft het ministerie van I&M behoefte aan scherper zicht op de doelgroep jongeren die momenteel studeren en werken in de NowA-corridor.

Uitdaging

Hoe kunnen huidige obstakels in het dagelijkse reisverkeer van de NowA-corridor nu en in de nabije toekomst worden aangepakt? Welke knelpunten hebben prioriteit? En hoe kunnen alternatieve oplossingen worden bedacht om de bereikbaarheid in de corridor te verbeteren? Om deze vragen te beantwoorden, is er meer inzicht nodig in het dagelijkse mobiliteitsgedrag van studenten en werkende jongvolwassenen uit de NowA-corridor en obstakels die ze hierbij signaleren.

2 Aanpak

Methode 1: focusgroepen

We spraken tijdens twee focus groepen met in totaal met 10 jongvolwassenen (een groep studenten en een groep met werkende jongeren uit de NowA-corridor) tussen de 18 en 25 jaar met een goede spreiding naar opleidingsniveau (vwo, mbo, hbo, wo). Tijdens de gesprekken spraken we over hun dagelijkse reisgedrag: hoe verloopt de reis naar studie of werk? Welke obstakels komen ze tegen? Welke mobiliteitsproblemen ervaren ze in de NowA-corridor? Ook keken we vijf jaar met ze vooruit: hoe verloopt dan hun dagelijkse reis? De onderzoeksgroep zag er als volgt uit:

	18-21 jaar	22-27 jaar	Student	Werkend	Regio Alkmaar	Regio Haarlem	Regio IJmond	Totaal
Man	1	3	2	2	0	1	3	4
Vrouw	3	3	3	3	2	1	3	6
Totaal	4	6	5	5	2	2	6	10

Methode 2: Online Safari

Binnen een besloten Facebook-groep gingen we zeven dagen lang in gesprek met twaalf jongvolwassenen over hun huidige en toekomstige reisgedrag. Dagelijks behandelden we middels een aantal vragen en een stelling diverse onderwerpen waaronder: knelpunten in het huidige reistraject, kansen en uitdagingen in het OV, kansen en uitdagingen op de weg en de invloed van E-commerce op mobiliteit De onderzoeksgroep zag er als volgt uit:

	18-21 jaar	22-27 jaar	Student	Werkend	Auto	OV	Regio Alkmaar	Regio Haarlem	Regio IJmond	Totaal
Man	2	5	1	6	5	2	3	4	0	7
Vrouw	3	2	3	2	1	4	1	4	0	5
Totaal	5	7	4	8	6	6	4	8	0	12

In deze rapportage bespreken we de belangrijkste inzichten die we ophaalden tijdens de groepsgesprekken en in de Online Safari. Het onderzoek is kwalitatief en kleinschalig van aard, dat betekent dat de inzichten richtinggevend zijn.

INZICHTEN ONDERZOEK

3 De dagelijkse reis

Hoe reizen jongeren uit de NowA-corridor naar hun studie of werk? Hieronder een overzicht van de belangrijkste inzichten uit de gesprekken met studerende- en werkende jongeren.

Het reistraject

De meeste deelnemers aan dit onderzoek reizen dagelijks van hun woonplaats naar hun studie of werk in een grotere stad zoals Amsterdam, Haarlem of Alkmaar. Enkele deelnemers werken juist in een kleinere gemeente en woont zelf in een grotere stad.

Met het OV van A naar B in drie tot vier stappen

Wanneer jongeren reizen met het OV, verloopt de reis meestal in drie tot vier stappen. Hieronder benoemen we deze stappen kort:

1. De first mile, vanaf huis, wordt meestal in vijf tot 10 minuten lopend of fietsend afgelegd op weg naar het dichtstbijzijnde treinstation of de bushalte.
2. In de tweede stap van de reis wordt meestal de grootste afstand afgelegd. Onderweg naar de stad waar iemand studeert of werkt (zoals Amsterdam of Alkmaar). Jongeren kiezen meestal voor de trein of bus en zijn gemiddeld 25 tot 40 minuten onderweg in deze fase van hun reis.
3. Aangekomen in de stad wordt er overgestapt op ander OV zoals de tram, metro of bus om in de buurt van de eindbestemming te komen. Opvallend is dat de fiets of OV-fiets bijna nooit wordt gekozen. Weinig werkende of studerende jongeren hebben een fiets op hun aankomststation staan. Dit zorgt voor langere reistijd. Gemiddeld duurt de derde stap van de reis met het OV gemiddeld 15 tot 20 minuten. Een enkeling loopt naar zijn school of werk als de afstand niet al te groot is.
4. In de last mile wordt de reis meestal lopend afgelegd, gemiddeld enkele tot 10 minuten van de bus- of tramhalte tot aan de eindbestemming. Soms vallen stap 3 en 4 samen.

Met eigen vervoer van A naar B

Een enkeling maakt de volledige reis per fiets of scooter als de afstand naar school of werk niet te lang is (binnen een straal van 30 tot 40 minuten). Deze keuze is sterk afhankelijk van het weer.

Met name werkende jongeren reizen met de auto naar hun werk. Studenten reizen zelden met de auto naar hun opleiding. De auto is relatief duur aangezien veel studenten een studenten OV-kaart hebben.

Geen enkele deelnemer in dit onderzoek combineert op zijn/haar reistraject het gebruik van een auto met het OV.

Reisduur

De reisduur van deelnemers aan het onderzoek uit de NowA-corridor naar hun studie of werk bedraagt gemiddeld 45 tot 60 minuten. Dit zijn jongeren die buiten hun eigen woonplaats studeren/zich verplaatsen. Jongeren uit kleinere gemeentes en dorpen zoals Castricum of Koog aan de Zaan zijn het langst onderweg om op hun bestemming te komen. Factoren die de reistijd in de regio langer maken zijn: slecht weer, vertraging of dienstuitval in OV, geen directe verbindingen, files op de weg en het kruisen van water met een pont of een openstaande brug.

“Mijn totale reistijd heeft ermee te maken of je wel of niet wind mee hebt en of ik moet tanken. Ik reis meestal met mijn scooter van Zwanenburg naar Amsterdam Science Park. Bij het Hoofddorpplein kan soms de brug open staan waardoor je wat langer onderweg bent. Dus als ik een belangrijke toets heb dan ga ik eerder weg van huis.” (jongen, 25 jaar, student)

Jongeren zijn kritisch op hun reistraject, maar niet negatief

De deelnemers zien allemaal ruimte voor verbetering op hun reistraject, maar desondanks geeft (bijna) niemand zijn/haar reistraject een onvoldoende. Jongeren ervaren het ook deels als hun eigen verantwoordelijkheid om het optimale reistraject en vervoersmiddel te kiezen: wanneer je knelpunten ervaart, moet je daar op anticiperen.

“Als je weet dat je een belangrijk tentamen hebt bijvoorbeeld, dan kan je er niet van uit gaan dat de NS geen vertragingen heeft. Dan kun je beter twee treinen eerder pakken voor de zekerheid” (jongen, 19 jaar, student)

Jongeren die vaak met het OV reizen zijn kritischer op hun dagelijkse reis dan jongeren die met eigen vervoer reizen. De belangrijkste redenen van kritiek zijn:

1. *Lange reisduur* – Een ov- reis zou volgens meerdere deelnemers sneller kunnen als treinen of bussen frequenter zouden rijden en beter op elkaar zijn afgestemd.
2. *Vertraging of uitval* - Dit zijn de grootste irritaties omdat je hierdoor te laat op hun studie of werk aankomt.
3. *Drukke* - Drukke in het OV zorgt er voor dat comfort en de voordelen van het OV wegvallen.

Deze verbeterpunten in het OV lichten we in de volgende paragraaf verder uit.

Naast deze kritische opmerkingen, benoemen jongeren ook voordelen van het OV:

- *Ontspannen* - bijkomen van studie of werk.

- *Zinvolle tijdsbesteding* - nog even leren, werken of lezen.
- *Sociale functie* - Contact met andere reizigers is gezellig.

“Ik vind het niet altijd prettig om zo lang te moeten reizen maar ik zorg dat ik mijn tijd goed gebruik tijdens mijn reis. Of ik neem iets mee ter ontspanning, zoals boek of tekenspullen. Of ik doe mijn administratie in de trein.” (meisje, 24 jaar, werkend)

“Positief aan het OV is dat ik in de trein aan mijn studie kan werken, en het gratis reizen is ook fijn. Ook vind ik het leuk dat je soms in gesprek raakt met mensen in de trein. Dat gebeurt best regelmatig.” (meisje, 25 jaar, student)

Vrijheid auto / eigen vervoermiddel weegt zwaar

Jongeren die regelmatig met de auto of scooter reizen (met name naar werk), zijn positiever over hun dagelijkse reis. Het comfort van alleen kunnen reizen en de vrijheid en relatieve controle op de reistijd die een auto of scooter geeft, zorgt voor een positievere reisbeleving. Files zijn een bron van irritatie maar de voordelen van de auto (onafhankelijkheid, vrijheid) lijken zwaarder te wegen. De meeste deelnemers die vooral met de auto reizen zijn van mening dat de auto nog lang hun favoriete vervoersmiddel zal blijven. Dezelfde mate van vrijheid, onafhankelijkheid en ‘persoonlijke ruimte’ ervaren zij bij geen enkel ander vervoersmiddel. De kans is daarom ook klein dat jongeren die eenmaal in de auto zitten voor hun dagelijkse reis, zullen kiezen voor een alternatief vervoermiddel.

“In mijn auto is het altijd droog en warm, je hoeft niet in de kou op een bus te wachten. Ik kan rustig wakker worden en hoef me niet echt te haasten. Meestal neem ik lekker brood mee en zing ik altijd keihard mee met radio. Maar ik moet wel zeggen, een parkeerplek vinden is altijd lastig. En asociale weggebruikers kunnen je dag ook soms verpesten.” (meisje, 23 jaar, werkend)

Beperkte keuzemogelijkheden in de dagelijkse reis

Jongeren ervaren weinig keuzemogelijkheden bij de invulling van hun dagelijkse reistraject. De meeste jongeren die vanuit hun woonplaats reizen naar Amsterdam, Haarlem of Alkmaar hebben een beperkt aantal reismogelijkheden. Over het algemeen reizen jongeren óf met het beschikbare OV (bus of trein, afhankelijk van woonplaats) óf met de auto. Een reis met de auto bespaart meestal veel tijd en is daarom aantrekkelijk, maar veel jongeren hebben niet de mogelijkheid om te kiezen voor een andere vervoersmiddel dan het OV. Dit is afhankelijk van:

- Aanwezigheid auto (eigen bezit, of bijvoorbeeld van ouders, broer/zus, vriend of partner)?
- Afstand tot de stad: is die afstand ook te fietsen?
- Kan ik met iemand meerijden?

“Ik vind mijn reis te lang duren, dus ben niet tevreden. Bijna een uur in totaal doe ik er minstens over. En als ik 's ochtends om half 9 op school moet zijn, is dat echt vroeg vertrekken van huis. Met tentamens pak ik nog een trein eerder dan normaal. Eerder heb ik wel eens tentamen gemist door vertraging met het OV. Ik heb regelmatig vertraging dan ben ik nog langer onderweg.” (meisje, 25 jaar, student)

Ook binnen het OV ervaren jongeren weinig keuzevrijheid: er is er maar één route de snelste en dat is vrijwel altijd de voorkeursroute.

Reizen met de auto is een luxe voor studenten en wordt ook zo beleefd.

De meerderheid van de studenten beschikt niet over een auto. Een deel van de thuiswonende studenten heeft wel beschikking over een auto van een familielid, maar ook deze groep kiest vaak toch voor het OV vanwege de kosten (gratis OV kaart): reizen met de auto en parkeren is een stuk duurder. De auto wordt voor de student wel aantrekkelijker bij slecht weer, wanneer de tijdswinst echt groot is (bijv. 40 minuten reizen versus 60 minuten reizen), of als de les op school maar kort duurt. In de focusgroepen merkten we dat deze jongeren dit bijna beladen vinden om te delen: als student met de auto komen is een luxe.

“Als ik maar een uurtje op school hoeft te zijn, dan pak ik de auto. Dat scheelt mij de helft van de normale reistijd.” (meisje, 23 jaar, student)

4 Obstakels in de dagelijkse reis

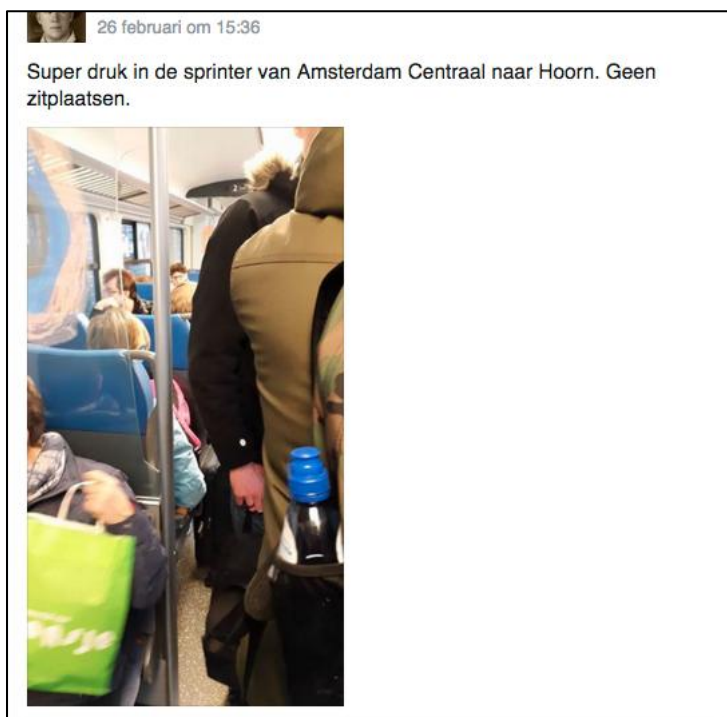
We identificeren en verdiepen ons in een aantal obstakels en aspecten die verbetering behoeven in de NowA-corridor.

Belangrijkste obstakels in het OV: vertraging, drukte, aansluiting/frequentie in last mile.

- Vertraging in het OV: bus of trein te laat of uitval van dienstregeling.
- Weinig comfort of geen zitplek door te grote drukte in OV (vaak tijdens spits).
- Slechte aansluiting van station naar school of werk.
- Lage frequentie dienstregeling: bijvoorbeeld maar één bus of trein per uur.
- Vaak moeten overstappen omdat trajecten niet goed zijn verbonden.
- Hoge kosten. Met name werkende jongeren uit de NowA-corridor vinden het OV duur omdat ze geen OV studentenkaart meer gebruiken.

“Treinen op traject Alkmaar – Amsterdam zitten ‘s ochtends veel te vol. Die trein begint in Den Helder en is eigenlijk veel te klein om alle mensen naar Amsterdam te vervoeren.” (meisje, 25 jaar, student)

“Vroeger moest ‘s winters altijd het hele dorp in 1 bus of de bus kwam gewoon niet. Die uren wachten op de bus, in de winter, de kou, de regen. Stinkende mensen naast je. Ik hou er gewoon echt niet van.” (meisje, 23 jaar, werkend)



Comfort is een plus voor het ov, maar ook kwetsbaar.

Jongeren waarderen de mogelijkheid voor ontspanning en/of om te werken tijdens een treinreis. Echter, wanneer die luxe verdwijnt vanwege grote drukte en/of meerdere overstappen, verliest het OV haar belangrijkste voordeel. Overvolle bus- en treinlijnen vergroten daarom het risico dat meer jongeren (op termijn, zodra hun financiële situatie dat toelaat) kiezen voor de auto.

“In de spits weet je dat het druk is, dus maak er een treinstel aan of laat meer treinen rijden.” (jongen, 22 jaar, werkend)

De overheid moet meer invloed uitoefenen op de kwaliteit van het OV.

De deelnemers formuleren een aantal punten waarop de overheid meer initiatief mag tonen:

- prijsbeleid - Voor jongeren (die eerder gewend waren aan een studenten-OV) is het OV relatief duur. Dit demotiveert hen om met de trein te blijven reizen na het moment van afstuderen.
- stimuleren duurzame keuze - Dit punt is ook prijs gerelateerd. Wanneer de overheid het OV wil stimuleren (wat jongeren logisch vinden) vanwege een minder grote belasting van het milieu, moeten de prijzen naar beneden.
- overvolle treinen/bussen -De eindverantwoordelijkheid ligt bij de NS, maar omdat de drukte de voordelen van het OV teniet doet, moet de overheid meer druk uitoefenen op de NS.

“Ik betaal immers voor een dienst en deze zie ik graag goed uitgevoerd” (meisje, 24 jaar, werkend)

Jongeren (15-24 jaar) over het openbaar vervoer

- Ik wil niet afhankelijk zijn van het OV voor mijn dagelijkse vervoer 56%
- Ik vind het OV veel te duur 75%
- Een eigen auto hebben staat voor vrijheid 74%
- Bij routes waarvoor ik veel moet overstappen vermijd ik het OV 45%
- Ik stoor me vaak aan de drukte in het OV 62%
- Ik vind het vervelend als je in het OV te dicht op andere mensen staat of zit en je geen eigen ruimte hebt 75%

Bron: Goudappel & Youngworks (2015) Jongeren en Mobiliteit, onderzoek onder 1581 jongeren in de leeftijd van 15 t/m 24 jaar.

Belangrijkste obstakels in de auto: files rond de tunnels/knooppunten, verstopping naar snelweg

- Files en drukte op de snelweg: bijvoorbeeld bij knooppunten of tunnels (o.a. werkzaamheden Velsertunnel).
- Lange reistijd op de first mile naar de snelweg toe (o.a. bij aansluiting op A9 bij Uitgeest).
- Ongelukken en calamiteiten die vertraging opleveren.
- Wisselende snelheid op trajecten zorgen voor onrust bij weggebruikers.
- Wegwerkzaamheden leiden af en zorgen voor vertraging.
- Asociale weggebruikers die voor gevaarlijke situaties zorgen.

“s Ochtends pak ik met mijn auto de A9 en A10 richting VU Medisch Centrum in Amsterdam. Dat duurt zo'n 20 minuutjes. Op de terugweg staat de A10 en de A9 vast. A9 kies ik sowieso niet want iedereen pakt die weg die vanuit Utrecht naar Alkmaar moet. Ik ga liever over de A10 via de ring. Je mag daar maar 80km maar iedereen rijdt er 70 km rijden vanwege trajectcontrole. Dan staan de stoplichten vaak helemaal vast. Terugweg duurt dus langer, ongeveer 45 minuten.” (meisje, 23 jaar, werkend)



De deelnemers zien de overheid als verantwoordelijk voor het wegennetwerk in Nederland.

Echter, zijn ze niet enorm kritisch: de overheid (welke instantie precies, is voor hen onduidelijk) is vooral verantwoordelijk voor goed onderhoud en het bewaken van de bereikbaarheid van gebieden, steden en voorzieningen. Slechts twee deelnemers in de Online Safari hebben echt behoefte aan meer wegen. Bij logistieke problemen op de weg (auto/fiets) leggen de deelnemers de verantwoordelijkheid vooral bij zichzelf. Door zelf op flexibelere tijden te reizen (buiten de spits) is veel op te lossen. Als je dagelijks aansluit in de file is dat volgens hen je eigen keuze. De deelnemers vinden dat de overheid niet met iedereen rekening kan houden. Zolang duidelijk is waarom de

overheid bepaalde logistieke keuzes maakt, begrijpen ze dat dit niet altijd de optimale reisomstandigheden voor zichzelf oplevert.

“Ik denk dat ‘verplicht’ het verkeerde woord is wanneer het gaat over de overheid. Ik denk dat ‘de taak’ o.i.d een beter woord is. Ze moeten het proberen het reizen eenvoudig mogelijk te maken. Niet met iedereen kan rekening gehouden worden. Dus zullen ze met de grootste groep rekening moeten houden” (meisje, 17, student)

“Ik vind wel dat knelpunten die er op de auto weg zijn door de overheid moeten worden verholpen ik betaal toch ook gewoon wegen belasting!” (jongen, 25 jaar, werkend)

Jongeren (15-24 jaar) & de auto

- Als ik onderweg ben erger ik me aan de roekeloosheid van andere weggebruikers 64%
- In een auto kom je helemaal tot rust: je draait je eigen muziek en doet je eigen ding 55%
- Ik vind het belangrijk dat auto's in de toekomst minder vervuilend worden 73%
- Als ik 30 jaar ben, heb ik zeker een eigen auto 75%

Bron: Goudappel & Youngworks (2015) Jongeren en Mobiliteit, onderzoek onder 1581 jongeren in de leeftijd van 15 t/m 24 jaar.

Scooter als snelle optie, maar weersafhankelijk vervoermiddel

Jongeren die (soms) de scooter pakken om naar hun studie of werk te rijden ondervinden vooral problemen door het weer. Met name bij harde wind en regen is de reistijd langer dan normaal. Sneeuw maakt wegen gevaarlijk glad. En openstaande bruggen vertragen de reis.

“Ik vind reizen met de scooter heel goedkoop als je het vergelijkt met het OV. Ik betaal nu 8 euro per week. Als ik met de bus zou gaan ben ik zeker 4 to 6 euro per dag kwijt.” (Jongen, 25 jaar, student)

Uit de bovenstaande quote blijkt dat jongeren vaak een kostenafweging maken op basis van directe kosten. Dus: ‘Wat reken ik af aan benzine?’ versus ‘Wat betaal ik voor mijn OV-reis / kaartje?’ Indirecte kosten voor eigen vervoermiddelen (reparatie, afschrijving, verzekering, etc.) worden niet meegenomen. Prijsperceptie is daarom belangrijker dan de reële prijs.

Duurzaamheid is belangrijk, maar heeft een beperkte invloed op de keuze voor een vervoersmiddel

Duurzaamheid speelt een beperkte rol bij de keuze voor een vervoermiddel. Het is bij de keuze voor een vervoersmiddel voor de grote meerderheid van de jongeren ondergeschikt aan prijs, reistijd en

comfort. Bij een gelijke keuze op die criteria kiezen willen veel jongeren wel voor de meest duurzame optie kiezen. In de praktijk komen ze deze situatie echter zelden tegen.

“Duurzaamheid speelt nu weinig een rol. Maar als je kunt kiezen tussen een bus die rijdt op benzine of zonne-energie en de prijs voor beide is hetzelfde, dan kies ik voor diegene die beter is voor het milieu.” (meisje, 21 jaar, werkend)

Jongeren (15-24 jaar) & duurzaamheid

- In het onderzoek onderscheiden we vijf groepen in hun mentaliteit en drijfveren tegenover mobiliteit. De kleinste groep, 11% van de jongeren, behoort tot de Onafhankelijke Idealisten. Dit zijn jongeren voor wie duurzaamheid een drijfveer is in mobiliteitskeuzes en daarmee ook een rol speelt bij gedrag. Bij andere groepen is dat niet of nauwelijks het geval. Om een grotere groep jongeren duurzame keuzes te laten maken zijn andere argumenten dus belangrijk: welk (ander) voordeel biedt een duurzame keuze mij?

Bron: Goudappel & Youngworks (2015) Jongeren en Mobiliteit, onderzoek onder 1581 jongeren in de leeftijd van 15 t/m 24 jaar.

5 Toekomstbeeld 2021

Welke kansen en uitdagingen op het gebied van mobiliteit zien jongeren in de toekomst?

“Over 5 jaar woon ik in Amsterdam samen met mijn vriend. In Oud-West of in Oost. Misschien wel met kleintje erbij. Het zou mooi zijn om dan €5.000,- per maand te verdienen als gespecialiseerd Verpleegkundige. Ik wil fietsend naar mijn werk want het OV probeer ik echt te vermijden. Ook wil ik graag een motorrijbewijs halen. Ook heb ik dan nog steeds een eigen auto die ik deel met mijn vriend. In de gracht ligt mijn boot.” (meisje, 23 jaar, werkend)

Woon-werkafstand: kiezen voor een woonplek vs. kiezen voor een werkplek

De deelnemers zijn (logischerwijs) het liefst zo min mogelijk tijd kwijt aan reizen. Deelnemers verschillen echter in hun bereidheid om te verhuizen voor werk. Veel jongeren zetten woonplaats op nummer één. Hun woonomgeving is belangrijker dan hun werklocatie. Dit geldt sterker wanneer een jongere verwacht flexibele tijden te hebben en/of thuis te kunnen werken.

“Mijn woonplek zou nooit werkafhankelijk worden! Ook al moet ik langer reizen naar mijn werk. Voor mij is het belangrijk dat ik ergens woon waar ik me prettig voel.” (meisje, 24 jaar, werkend)

Andere deelnemers kiezen daarentegen wel het liefst voor een woonplaats vlakbij werk en een deel is ook bereid hiervoor te verhuizen. Jongeren willen – het liefst korter – maar maximaal een uur reizen per reis. De mensen die in de buurt van hun werk willen wonen verwachten dat hun reistijd en reisafstand af zullen nemen in de toekomst. Tegelijkertijd twijfelen ze of het in de toekomst wel zo makkelijk is om vlakbij hun werk te wonen. Met name de wat oudere deelnemers (22+) zijn van mening dat de meeste banen te vinden zijn in de steden, maar tegelijkertijd wordt het steeds moeilijker om daar een fijne woonruimte te vinden: het is er drukbevolkt en de prijzen zijn hoog (zie volgende paragraaf).

Tot slot zijn er nog jongeren die verwachten dat een toenemende flexibilisering in werken (qua tijden en qua locaties) de scheiding tussen werken/wonen minder groot zal maken. Wanneer je meer thuis werkt woon je op je werkplek. Dan is reisafstand naar werk geen issue. Deze progressieve gedachte wordt echter niet breed gedeeld.

“Ik denk dat het niet per se moeilijker wordt om dichterbij je werk te wonen. De werkplek verandert tenslotte ook. Vanuit huis werken en een flexibele locatie zijn steeds vaker een optie en dit zie ik in de toekomst zich ook ontwikkelen.” (meisje, 24 jaar, werkend)

Stijgende woonkosten in de grote steden (vooral Amsterdam) leiden mogelijk tot meer mobiliteit in de regio.

In de focusgroepen kwam de aantrekkingskracht van Amsterdam duidelijk terug. De hoge kosten van wonen in Amsterdam zijn onderdeel van de afweging rondom woon-werkafstand. Wonen in Amsterdam kost zo veel meer dan wonen in Alkmaar dat dit voor een grote groep niet haalbaar is of niet wenselijk. Jongeren (zeker de mbo-doelgroep) houden minder geld over om leuke dingen te doen. Dan kun je dus beter in Alkmaar blijven wonen en vanuit daaruit heen en weer reizen. De stijgende kloof tussen betaalbaarheid van wonen in Amsterdam (en mogelijk in Haarlem) voor een groeiende groep Noord-Hollanders kan ervoor zorgen dat mobiliteit toeneemt: meer jongvolwassenen (blijven) wonen buiten de grote stad.

“De meeste banen zijn te vinden in de grotere steden. Wonen in dat soort steden zal duurder worden doordat er steeds meer woningen verhuurd worden aan expats en aan de elite. Uiteindelijk zal leuk wonen in dit soort steden onbetaalbaar worden.” (meisje, 19 jaar, student)

Toekomstig vervoer: praktische afweging op snelheid, kosten en comfort.

Ondanks dat de meeste jongeren in de toekomst graag een eigen auto willen, denken ze vooral praktisch over hun dagelijkse reis naar hun werk. Ze geven de voorkeur aan het snelste en goedkoopste vervoermiddel. Dus als het efficiënter is om met het OV naar werk te gaan dan zullen ze de auto laten staan. Dichtbij een station wonen, vinden jongeren een groot voordeel, want dan ben je flexibel.

“Reizen van A naar B? Dat ligt eraan wat beter, sneller en voordeliger is. Echt puur afhankelijk van waar ik werk en hoe ik daar snel kan komen. Met een auto is het bijvoorbeeld dramatisch om Amsterdam binnen te komen. Dan heeft het OV nog steeds wel prioriteit voor mij als ik vanuit IJpendam moet komen.” (jongen, 25 jaar, werkend)

Ontwikkeling reisgedrag: de impact van E-commerce

Jongeren verwachten in de toekomst steeds meer online te kopen. Gemak en prijsvoordeel zijn vaak doorslaggevend in de keuze om iets online te kopen. Toch verschilt het per jongere hoe groot de impact van E-commerce is op het reisgedrag: voor jongeren die plezier hebben in offline shoppen blijven winkels grote aantrekkingskracht hebben. De functie verandert wel: ze gaan steeds vaker offline een product bekijken/passen om het vervolgens online goedkoper te bestellen. Andere jongeren kiezen wel volledig voor online shopping en merken dat ze inderdaad minder naar de stad reizen om te winkelen. Geen enkele van de deelnemers in dit onderzoek ziet de groei van E-commerce echter als een ontwikkeling die hun reisgedrag drastisch beïnvloedt.

“Online shoppen heeft weinig invloed op mijn reisgedrag. Wanneer ik kleding koop, ga ik naar de winkels om te zien hoe dit staat en of dit past. Wanneer ik iets exclusief, of als download wil, dan koop ik het online. Vooral ook omdat dit niet in de winkels verkrijgbaar is.” (jongen, 18 jaar, werkend)

Jongeren kritisch in toekomstverwachting over deel van de bestaande knelpunten

Jongeren verwachten dat de huidige problemen in het OV (zoals vertraging en dienstuitval) en op de snelwegen (zoals files) niet zijn opgelost over vijf jaar. Ze hopen wel dat de reistijd met OV in de toekomst korter wordt doordat er snellere verbindingen komen en het OV-netwerk van bus, trein, metro en tram zal worden uitgebreid en verbeterd. Als voorbeeld noemen ze de Noord/Zuidlijn in Amsterdam. De auto blijft volgens jongeren een populair vervoersmiddel en zijn verwachten daarom weinig verbetering qua drukte op de weg.

“Als er meer vervoermiddelen worden ingezet en het OV- systeem beter op elkaar wordt afgestemd dan gaat het OV wel betrouwbaarder worden met minder vertraging. Zeker als al het OV straks allemaal elektrisch en autonoom wordt. Dat al het OV door één systeem geregeld wordt.” (meisje, 23 jaar, werkend)

Jongeren verwachten in de toekomst vooral een betere informatievoorziening.

Zowel in het OV als op de weg. Ze verwachten dat apps hen sneller op de hoogte brengen van knelpunten en alternatieve reismogelijkheden. Hoewel dit geen fundamentele verandering is, zal dit het reizen voor hen versoepelen.

“Als ik verschillende chauffeurs (om reisadvies, [red.]) vraag, weten ze vaak van niks en moet ik naar de ander toe. Dat moet toch beter kunnen.” (jongen, 18 jaar, student)

Nieuwe kansen: wat verandert in 2021?

We bespraken in de focusgroepen een aantal concrete toekomstscenario's:

- Jongeren verwachten nog meer elektrische- en hybride auto's op de weg. Maar die lossen niet het fileprobleem op.

“Als ik uiteindelijk een auto heb, zou ik wel voor een elektrische auto kiezen. Maar het moet wel rendabel blijven. Ik verwacht wel dat elektrische auto's binnen 5 en 10 jaar wel goedkoper zullen worden. Duurzaamheid is niet mijn hoogste prioriteit, eerder een halve prioriteit.” (meisje, 24 jaar, werkend, Alkmaar)

- Zelfrijdende auto's kunnen het fileprobleem op de lange termijn oplossen, maar dat is nog niet gebeurd over vijf jaar. In 2021 rijden er nog weinig zelfrijdende auto's op de snelwegen omdat de verkeersrisico's nog te groot zijn en autobezitters niet snel hun auto zullen opgeven.

- Elektrische fiets. Het imago van de elektrische fiets als 'bejaardenfiets' lijkt langzamerhand te gaan verdwijnen. Tijdens de focusgroepen benoemen ook enkele jongeren voorbeelden uit hun omgeving van jongeren met een e-bike. Steeds meer mensen (ook jongeren) gaan elektrisch fietsen om bijvoorbeeld middellange afstanden (10-15 kilometer) af te leggen naar school of werk.
- Over de OV-fiets zijn jongeren niet erg positief omdat ze er nog onbekend mee zijn en het imago nog niet positief is. Ze denken vooral aan veel administratief geregeld en hoge kosten van gebruik. Ook zien ze de voordelen niet echt van een OV-fiets. De OV-fiets, of een soortgelijk systeem, kan wel duidelijk een rol spelen bij een snellere reistijd in de last-mile van jongeren. De wachttijd in de laatste stap van hun reis vervalt dan. Dit wordt alleen aantrekkelijk bij het ontbreken van of zeer lage kosten.

"Ik vind de OV-fiets meer iets voor toeristen die een dagje de stad verkennen." (jongen, 25 jaar, werkend)

- Bus: jongeren zijn kritisch over de bus. De bus blijft een relatief traag vervoersmiddel vanwege de vele stops. Sommige jongeren hopen bijvoorbeeld dat de bus over vijf jaar is verdwenen uit het stadscentrum, omdat bussen zorgen voor gevaarlijke verkeerssituaties voor met name fietsers en voetgangers. Bussen zullen wel steeds schoner worden door elektrisch rijden. Een bus als alternatief voor de trein zoals nu wordt ingezet door de NS lijkt daarom geen kans van slagen te hebben onder jongeren.

"Ik kies niet voor de bus, omdat ik dan langer onderweg ben. Verder is een busabonnement duurder dan een treinabonnement" – meisje, 18 jaar, student)



- **Trein:** jongeren verwachten meer comfort in de trein zoals meer zitplaatsen, usb-oplaadpunten, een hogere snelheid en daardoor ook sneller reizen. In de verre toekomst (5-10 jaar) zullen treinen ook zelfrijdend worden, zoals al het geval is in Chinese magneettreinen.
- **Metro:** jongeren verwachten grote veranderingen in het vervoer binnen Amsterdam door de komst van de Noord/Zuidlijn. Sneller reizen vanuit Amsterdam Noord naar het centrum en daardoor een kortere reistijd. In de toekomst zullen metro's ook autonoom worden.
- **Auto delen:** Jongeren staan wel positief tegenover het concept van delen maar verkiezen een eigen auto bezitten boven dat van een auto delen. Primair vanuit kostenbesparing is het delen van een auto met vrienden of vriendinnen soms een optie. Opvallend is dat jongeren het duurzaamheidsmotief spontaan niet zelf noemen.

“Delen is best handig omdat het goedkoper is. Maar als ik zelf genoeg geld heb, koop ik een eigen auto. Want dan ben je niet afhankelijk van anderen en kun je zelf de auto pakken wanneer je wilt.”
(jongen, 22 werkend)

- **Technologische innovaties en connectiviteit:** jongeren denken onder andere aan gratis wifi op alle stations en bushaltes en USB-oplaadpunten in het OV. Er komt ook steeds meer 'live'-informatie over routes, overstappen en files beschikbaar die reizigers een reisadvies op maat geeft. Reizen wordt nog efficiënter en vertragingen nemen af.
- **Flexibele werktijden:** Jongeren hebben positieve verwachtingen rondom flexibilisering van werktijden. Ze verwachten meer vanuit huis te gaan werken (bijvoorbeeld een dag in de week) en werkgevers zullen flexibelere werktijden aanbieden. Dit kan leiden tot minder files.
- **Snelfietsroutes:** Jongeren maken weinig gebruik van snelfietsroutes maar zien wel de voordelen voor het toekomstig vervoer van dorp naar de stad. Het is veiliger en sneller dan over fietsen op het reguliere fietspad. En met de komst van de e-bike heeft een snelfietsroute nog meer toegevoegde waarde.

“Ik denk dat snelfietsroutes naar de grote steden wel populairder worden. Nu heb je ouders met kinderen die hun kinderen met de auto weg brengen, ook vanuit veiligheidsredenen. Dus misschien durven ze dan wel hun kind naar school te laten fietsen.” (meisje, 24 jaar, werkend)

Jongeren (15-24 jaar) over de toekomst

- Door technologische vooruitgang zijn er over 10 jaar minder problemen in het verkeer. 35%
- Over een paar jaar zal ik door meer online mogelijkheden (bijv. online shoppen of online studeren) minder gaan reizen (naar bijv. winkels of onderwijsinstellingen). 31%
- Ik verwacht dat er over 10 jaar meer vervuiling is door verkeer en vervoer. 40%

Bron: Goudappel & Youngworks (2015) Jongeren en Mobiliteit, onderzoek onder 1581 jongeren in de leeftijd van 15 t/m 24 jaar.

6 Inzoomen op knelpunten in de NowA-corridor

We spraken over een aantal bekende knelpunten in de NowA-corridor zoals de Velsertunnel, de A9 bij Badhoevedorp en de treinverbinding tussen Alkmaar en Haarlem. Herkennen jongeren deze knelpunten? En welke hebben prioriteit en moeten op korte termijn worden aangepakt?

Knelpunten in het OV

- Jongeren bevestigen jongeren dat de frequentie van treinen op de Kennemerlijn te laag is en dat dit aspect zorgt voor een lange reistijd. Station Uitgeest is een knooppunt waar veel reizigers gedwongen moeten overstappen, waardoor ze een langere reistijd hebben.

“Ik reis er niet heel vaak maar ik weet dat je er vaak moet overstappen. Er is volgens mij maar 1 trein in het half uur die rechtstreeks gaat naar Alkmaar.” (meisje, 24 jaar, werkend)

- Volle treinen tijdens de spits tussen Haarlem en Amsterdam Centraal (en tussen Haarlem en Hoorn) zijn een bekend probleem onder jongeren en heeft prioriteit. De treinen hebben te weinig wagons om de grote hoeveelheid reizigers te vervoeren waardoor de coupés overvol raken.

“Mijn vriend gaat via Haarlem naar Amsterdam Centraal en wordt er niet blij van.” (meisje, 21 jaar, werkend)

- Op het treintraject Hoon- Amsterdam Centraal rijdt niet langer een intercity waardoor de reistijd met 20 minuten is toegenomen.
- Het treintraject Alkmaar naar Amsterdam heeft een goede frequentie, maar treinen zijn vaak erg vol tijdens de spitsuren.

“Ik ben het gewend. Vind het fijn, fijne verbinding.” (meisje, 24 jaar, werkend)

Knelpunten in de auto

- Meerdere jongeren zien de wisselende maximumsnelheden als een probleem. Dit zorgt voor onduidelijke situaties en zorgt voor onrust op de weg.
- Veel files op de A9 werden genoemd. Bijvoorbeeld bij knooppunt Badhoevedorp staat geregeld in de file.

“Dat stuk is vreselijk. Bij Badhoevedorp sta je gewoon heel vaak stil!” (meisje, 23 jaar, werkend)

- Kleinere wegen naar de opritten van de A9 (rondom Castricum/Uitgeest) lopen in de spits snel vast. Een knelpunt zijn vooral de eenbaanswegen zonder inhaalmogelijkheden op trajecten waar het in de spits erg druk is (o.a. tussen Heiloo en Alkmaar).
- De tunnels in de regio worden genoemd als grote knelpunten. Hier staan jongeren geregeld vast in de file. Een aantal deelnemers kijken bijvoorbeeld huiverig naar de (aanstaande)

werkzaamheden bij de Velsertunnel. Ze verwachten dat dit lang gaat duren en twijfelen of het de situatie echt zal verbeteren.

“Mijn reistraject geef ik nu een 8, ik ga met de auto naar het werk en kom eigenlijk geen knelpunten tegen. Vanaf 15 april zal dit veranderen ivb renovatie van de Velsertunnel die dicht gaat voor 9 maanden.” (jongen, 25 jaar, werkend)

- Stoplichten met opvallend lange wachttijden (o.a. in in en rondom Haarlem). Een deelnemer noemt ook het voorbeeld van stoplichten die midden in de nacht actief zijn, zonder dat ze (middels) een sensor anticiperen op de verkeersdrukte: hierdoor staan de chauffeurs vaak op niets te wachten.



Fietsroutes in Noord-Zuidrichting zijn niet goed op orde

Jongeren die we spraken over fietsroutes in de NowA-corridor geven aan dat er weinig goede en snelle fietsroutes zijn. Ze zien dit echter niet als een probleem, omdat ze er zelf weinig fietsen. Daarentegen kunnen ze zich wel voorstellen dat goede fietsverbindingen bijdragen aan een snellere reistijd.

“Als je snelfietsroute doet van Castricum naar Beverwijk zou dat mooi zijn.” (meisje, 23 jaar, werkend, Zwanenburg)



28 februari om 14:51 · Alkmaar (gemeente), Nederland

Heerlijke dag om te fietsen ipv auto of bus te pakken!! 😊

