gemeente
Haarlemmermeer

Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2021-2022



Inhoud

Voorwoord 3
Een goed bereikbaar Haarlemmermeer: nu en in de toekomst 4
Samenvatting 7
Leeswijzer 9

2. Wonen 10
2.1 Meer werkverkeer de gemeente uit, minder werkverkeer de gemeente in 10
2.2 Belangrijke voorzieningen bereikbaar binnen twintig minuten fietsen, vier van de zeven voorzieningen binnen twintig minuten lopen 10

3 Leefbaarheid 13
3.1 Verkeersoverlast is toegenomen, meeste overlast door parkeren en te hard rijden 13
3.2 Luchtkwaliteit rondom wegen binnen de norm, grootste geluidsproductie door rijkswegen 14

4 Duurzame mobiliteit 17
4.1 Elektrische vervoermiddelen sterk in opkomst, autobezit per huishouden is toegenomen 17
4.2 Meer elektrische auto's geladen, laadinfrastructuur groeit mee 18
4.3 Aantal deelauto's loopt achter op landelijk gemiddelde, gebruik van OV-fiets werd beïnvloed door Covid-19 20

5 Verkeersveiligheid 23
5.1 Meer verkeersongevallen, minder verkeersgewonden 23

6 (Fiets)netwerken 28
6.1 Hoge fietsparkeerdruk in directe omgeving van Hoofddorp centrum 28
6.2 70 procent van de ritten in de auto, korte afstanden (>1 km) het vaakst in de auto afgelegd 28
6.3 Er werd weer meer gefietst, maar nog steeds minder dan in 2019 en meer verspreid over de dag 31
6.4 Twaalf- tot achttien jarigen fietsten het vaakst, 25- tot 35-jarigen het minst. Meeste fietsritten voor boodschappen of winkelen 33
6.5 Na aanschaf van een e-fiets neemt het gebruik van andere vervoermiddelen af, maar alleen voor de normale fiets is dit verschil significant 34
6.6 Wisselend OV-gebruik, hogere reizigerstevredenheid 36
6.7 Belangrijke voorzieningen om 'innovatie in mobiliteit' te stimuleren zoals laadpunten en deelauto's ontbreken op OV-knooppunten 39
6.8 Meer verkeer, meer vertraging, maar nog altijd minder dan in 2019 40

7 Bijdrage van de gemeente 44

8 Vooruitkijken 47

Voorwoord

Haarlemmermeer is in beweging - dat is de rode draad in de Monitor Mobiliteitsvisie van onze gemeente. Deze editie gaat over de jaren 2021 en 2022.

De monitor geeft inzicht in de actuele stand van zaken rondom de bereikbaarheid van Haarlemmermeer. Dat is een belangrijk thema, want bijna iedereen die in Haarlemmermeer woont, werkt, naar school gaat, onderneemt of recreëert, heeft te maken met verkeer en vervoer en bereikbaarheid. Goed verkeer en vervoer is een levensbehoefte, vandaar dat we er in Haarlemmermeer veel werk voor verzetten.

De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer beschrijft het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente voor de periode 2018-2028. In de mobiliteitsmonitor, die ieder jaar verschijnt, wordt een beeld gegeven van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in Haarlemmermeer. In de monitor worden de vorderingen gemeten op weg naar het halen van de beleidsambities, zoals vastgesteld in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer.

In onze visie is het belangrijk dat inwoners prettig kunnen bewegen binnen onze gemeente. Jong en oud, scholier en werknemer, ondernemer en agrariër.

Bij voorkeur kan iedereen zich binnen 20 minuten veilig, snel en comfortabel verplaatsen van en naar school, werk of winkels. De toename van het aantal woningen, verduurzaming en nieuwe vormen van mobiliteit zorgen ervoor dat we moeten blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid op orde te houden.

In Haarlemmermeer werken we aan het verhogen van de verkeersveiligheid door het oplossen van gevaarlijke verkeerssituaties. We willen dat het aantal ongelukken jaarlijks afneemt. Bovendien geloven we in een integrale benadering van verkeer en vervoer op basis van het principe 'vrijheid van bewegen'. Mensen moeten zelf de keuze kunnen maken tussen lopen, fietsen of brommen of gebruik maken van het openbaar vervoer of de (deel)auto.

Hoe we qua mobiliteit naar voren bewegen, leest u op de volgende bladzijden.

Marja Ruigrok
Wethouder Verkeer en Vervoer Haarlemmermeer



Een goed bereikbaar Haarlemmermeer: nu en in de toekomst

Overkoepelend doel: Een goede bereikbaarheid voor inwoners en ondernemers: nu en in de toekomst.

Ambities uit de mobiliteitsvisie Haarlemmermeer:

Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen
Tussenstand: Inwoners van de grotere kernen als Hoofddorp en Nieuw-Vennep hebben een grotere keuzemogelijkheid aan vervoermiddelen dan inwoners van omliggende en kleinere kernen. In de grotere kernen is het aanbod openbaar vervoer groter en in Hoofddorp is ook een goed aanbod aan deelmobiliteit.



Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'
Tussenstand: Door verschillende aanbieders worden in Haarlemmermeer deelfietsen en -scooters aangeboden. Het aanbod is wel vrij geconcentreerd (Schiphol, Hoofddorp en een paar deelfietsen in Halfweg, Zwanenburg en Nieuw-Vennep) en wordt goed gebruikt. Er is een tweejarige pilot autodelen van start gegaan, maar het aanbod deelauto's is nog gering. 75 organisaties in de Metropoolregio Amsterdam (MRA) sloten zich aan bij de samenwerkingsovereenkomst flexibel werken en slim reizen om zich in te zetten voor minder files, beter spreiden in het openbaar vervoer en meer beweging door vaker te fietsen en te wandelen.

Ook het tekenen van de Green Deal Fiets moet ertoe leiden dat mensen vaker de fiets als vervoermiddel gebruiken binnen de MRA. Het slimme laadplein op het Dik Tromplein in Hoofddorp is geopend en de verkeerslichten op het kruispunt van de Bennebroekerweg en de Rijnlanderweg werken op windenergie. In een pilot met parkeersensoren in de parkeerschijfzone rond de Waddenweg/ Rottumeroog onderzochten we het automatiseren van de parkeercontroles in blauwe zones. In Lincoln park wordt een hub gecreëerd van waaruit men heel gemakkelijk andere manieren van vervoer kan gebruiken.



Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst
Tussenstand: De Fanny Blankers Koenlaan is voltooid en de Spaarndammerdijk is hernieuwd. Ook komt er een nieuwe brug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek, om de nieuwe buslijn tussen Noordwijk en Schiphol te faciliteren. De brug krijgt een buslaan en ruimte voor fietsers en voetgangers. Auto's en vrachtverkeer kunnen niet via deze brug rijden.



Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost
Tussenstand: Van de 462 knelpunten die door inwoners in 2018 zijn benoemd zijn er tot en met eind 2022 96 knelpunten opgelost. Tijdens COVID-19 werden minder knelpunten opgelost doordat de uitvoering van bestaande projecten werd vertraagd en er zodoende minder werk-met-werk kon worden gemaakt. Veel laaghangend fruit is inmiddels opgelost. De resterende knelpunten zijn complexer, grootschaliger en meer afhankelijk van andere ruimtelijke ontwikkelingen. Verder werken we samen met de gemeente Amsterdam aan het vervangen van de Sloterbrug over de Ringvaart tussen Badhoevedorp en Sloten. De brug is een knelpunt voor autoverkeer en gevaarlijk voor fietsers en voetgangers.



Mobiliteit met oog voor de leefomgeving
Tussenstand: Dat er in 2020 en 2021 minder verkeer door onze gemeente reed had als resultaat dat de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide is gedaald. De verschillende onderzoeken naar verkeersoverlast laten verschillende uitslagen zien: Volgens het CBS meldden meer inwoners dat zij overlast ervaren van verkeer. Maar bij de gemeentewebsite werden minder klachten ingediend.



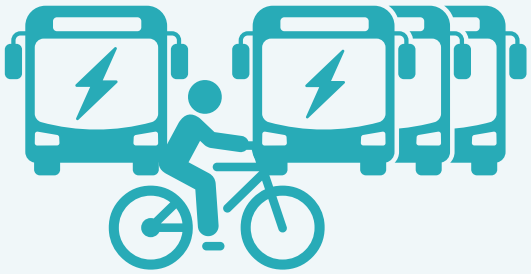
Veilig bewegen
Tussenstand: Samen met haar veertien gemeenten werkte de Vervoerregio Amsterdam (VRA) het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) uit in een Regionale Aanpak Verkeersveiligheid (RAV). Tijdens de Week van het Verkeer wordt extra aandacht van kinderen in het verkeer gevraagd. Voor de veiligheid hebben we extra blauwe zones in Halfweg aangelegd, is de Beurspleinrotonde in Hoofddorp aangepakt en worden meerdere veiligheidsmaatregelen aangebracht op de kruising Aalsmeerderweg – Bennebroekerweg in Rijsenhout. In de campagne 'Met elkaar overweg' werden verkeersdeelnemers aangespoord om meer rekening met elkaar te houden. Leerlingen van basisschool De Zwanebloem hielden een lasergunactie in de 30-kilometerzone op de Spieringweg en de Bennebroekerweg in Zwaanshoek en veel lintdorpen krijgen fietsstraten waarbij de auto 'te gast' is.



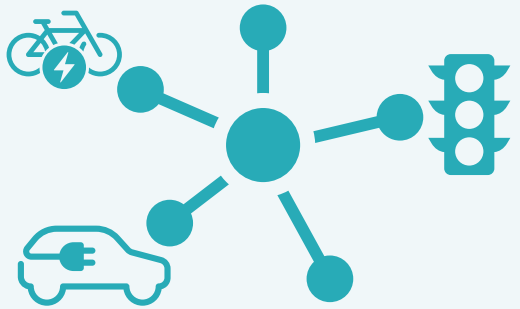
Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur
Tussenstand: Bedrijventerrein De Liede is beter ontsloten door een aansluiting op de Nieuwe Spaarndammerweg. En samen met de Provincie Noord-Holland (PNH) en de VRA tekende gemeente Haarlemmermeer een samenwerkingsovereenkomst voor het verbreden van de Nieuwe Bennebroekerweg. Dit project moet helpen om Hoofddorp Zuid, Nieuw-Vennep Noord en de te ontwikkelen woonwijken en bedrijventerreinen goed bereikbaar te houden.



Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
Tussenstand: Er zijn afspraken gemaakt voor het afbouwen van de Zuidasdok, het verlengen van de metro naar de Hemknoop en doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. In de Netwerkstudie zijn, samen met de VRA en de Provincie Noord-Holland de mobiliteitsopgaven en oplossingsrichtingen vastgelegd. En de HOVASZ (de vrije busbaan voor elektrische bussen en snelle fietspaden tussen Uithoorn, Aalsmeer en Schiphol, met een fietsbrug over het water bij Aalsmeerderbrug) is voltooid. Ook gingen vertegenwoordigers van de gemeenteraden van Bloemendaal, Haarlemmermeer, Heemstede, Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen samen het gesprek aan over de leefbaarheid, bereikbaarheid en de economische ontwikkeling van de regio.



Faciliteren van schone en stille mobiliteit
Tussenstand: We zijn al een lange tijd deelnemer van MRA-Elektrisch en er zijn in verschillende concessies laadpalen geplaatst. Momenteel worden er vanuit deze concessies laadpalen geëxploiteerd en beheerd door Vattenfall en Total Energies. Waar voorheen laadpalen werden geplaatst op basis van aanvragen van inwoners of ondernemers, wordt nu gestart met het datagestuurd uitbreiden van het laadnetwerk.



Samenvatting

Voor het derde jaar op rij publiceert gemeente Haarlemmermeer de Mobiliteitsmonitor. Deze geeft inzicht in de actuele stand van zaken rondom de bereikbaarheid van Haarlemmermeer. Deze rapportage brengt de trends en ontwikkelingen in kaart en laat de gemeentelijke bijdrage aan een goede bereikbaarheid zien. De belangrijkste bevindingen worden in deze samenvatting weergegeven. Een uitgebreidere analyse is in de hoofdstukken zelf te lezen.

Wonen

Onder wonen zijn de volgende indicatoren beschreven: de woon-werkpendel en de bereikbaarheid van belangrijke voorzieningen.

- De inkomende pendel nam af, de uitgaande pendel nam toe. Minder inwoners werkten in de eigen gemeente.
- De gemiddelde bereikbaarheid van voorzieningen in Haarlemmermeer was goed. Maar tussen de kernen onderling zijn grote verschillen te zien. Logischerwijs zijn de voorzieningen in grotere kernen als Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp vaak binnen een fiets- of loopafstand van twintig minuten te bereiken. Voor de hele gemeente geldt dat voorzieningen vaker niet dan wel binnen een loopafstand van twintig minuten te bereiken waren.

Leefbaarheid

In hoofdstuk drie wordt de leefbaarheid toegelicht aan de hand van ervaren verkeersoverlast en lucht- en geluidsknelpunten.

- Tussen 2019 en 2021 hebben meer inwoners overlast ondervonden van parkeerproblemen, te hard rijden en agressief rijgedrag. In 2022 kwamen via het meldingsportaal op de gemeentewebsite 1.825 meldingen over foutparkeren binnen: 33% minder dan een jaar eerder. Net als in 2021 ging bijna de helft van de meldingen over locaties in Hoofddorp. Ook over locaties in Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg werden veel meldingen gedaan.
- De bevolkingsgewogen gemiddelde concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) door wegverkeer zijn in 2021 iets toegenomen, maar lagen nog altijd lager dan de concentraties in 2019. De meeste geluidsbelasting was afkomstig van verkeer op van Rijks- en Provinciale wegen. Maar de geluidsbelasting was ook vrij hoog op doorgaande gemeentelijke wegen als de Van Heuven Goedhartlaan, de Noordelijke Randweg en de Bennebroekerweg. De meerderheid van de klachten over geluidsoverlast van verkeer gingen over (bezorg) scooters.

Duurzame mobiliteit

De ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit worden toegelicht aan de hand van het aandeel elektrische vervoermiddelen, het gebruik van de elektrische laadinfrastructuur en het aanbod en gebruik van deelvervoer.

- Het autobezit per huishouden is licht toegenomen. Terwijl het aantal brandstofauto's afnam, steeg het aantal plug-in hybride en elektrische auto's. Ook bij andere elektrische vervoermiddelen zoals speed pedelecs en elektrische scooters zagen we een sterke toename. De CO_2-uitstoot is in 2021 weer licht toegenomen, ten opzichte van een jaar eerder. Maar lag nog altijd onder het niveau van vóór 2020.
- Er worden steeds meer elektrische auto's geladen bij de publieke laadpunten. Tussen 2019 en 2022 steeg het totaal aantal laadpunten van 1.179 naar 2.862: een toename van 143%. Het aantal publieke laadpunten steeg met 59 procent. Eind 2022 was een publiek laadpunt gemiddeld bijna de helft van een etmaal bezet.
- Met 7,6 deelauto's per 100.000 inwoners liep Haarlemmermeer flink achter op het landelijk gemiddelde (56,8) en vergelijkbare gemeentes (zo'n 20 tot 25 deelauto's per 100.000 inwoners). Het aanbod deelfietsen en -scooters varieerde over de afgelopen jaren. Van de OV-fietsen zijn ook gebruik-gegevens beschikbaar. Op piekmomenten waren op station Hoofddorp nog zo'n vijftien OV-fietsen beschikbaar, op station Halfweg-Zwanenburg was dat er één.

Verkeersveiligheid

De ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid wordt toegelicht aan de hand van aantallen verkeersslachtoffers en genomen maatregelen om deze te verlagen.

- Het aantal verkeersongevallen is gestegen, maar

het aantal ernstig verkeerslachtoffers nam verder af. De meeste slachtoffers vielen wederom onder fietsers en bromfietsers en in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 en 50 t/m 59 jaar. De meeste meldingen over verkeersonveilige situaties/locaties gaan over straten/wegen waar te hard wordt gereden, waar fout wordt geparkeerd, en waar de situatie onoverzichtelijk is. In de periode 2021-2022 zijn 23 verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt.

(Fiets)netwerken op orde

Onder (fiets)netwerken op orde zijn de volgende indicatoren beschreven: de doorstroming van het autoverkeer op de hoofdroutes, het aantal voorzieningen op OV-knooppunten, het fietsparkeren, de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen, het fietsgebruik en het gebruik van openbaar vervoer.

- Op vier locaties in het centrum van Hoofddorp was de fietsparkeerdruk te hoog. Op twee daarvan (op de kruisende straten van de Marktlaan; de Tuinweg en de Concourslaan en op de Kruisweg) kwam dat omdat er onvoldoende fietsparkeervoorzieningen waren. In de winkelstraten en op het Burgemeester van Stamplein is de fietsparkeerdruk vooral te hoog omdat fietsers hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij de winkels parkeren.
- Voor zeventig procent van de ritten in Haarlemmermeer werd de auto gebruikt. Op de fiets was dit negen procent en met het OV was dit acht procent. De keuze van vervoerwijze ontwikkelt zich over een lange termijn. Verschuivingen in de modal split zijn klein en schommelen, zeker vanwege de COVID-19 maatregelen. Over de afgelopen drie jaar kunnen we zeggen dat het OV-gebruik (en vooral de trein) langzaam afneemt, terwijl lopen vaker werd gekozen. Het autogebruik was nog steeds het populairst en zowel als bestuurder als als passagier werden meer kilometers gereden.
- Op de meeste meetpunten waren in 2022 weer meer fietsers te zien. Vooral in de ochtendspits zagen we meer fietsers op het fietspad, ook meer dan in 2019. In de middagspitsen zagen we vergelijkbare ontwikkelingen en intensiteiten als in 2019.
- Scholieren fietsten het vaakst en verst. Samen met 65-plussers zaten zij in 2021 ook weer veel vaker op de fiets. Inwoners van 25- tot 35 jaar maakten met bijna twaalf kilometer per week de minste fietskilometers. De meeste fietsritten werden gemaakt om boodschappen te doen of te winkelen. De meeste fietskilometers werden afgelegd voor recreatieve doeleinden.
- Mensen die een elektrische fiets hebben aangeschaft of overwegen aan te schaffen, verwachten vooral minder gebruik te maken van de gewone fiets en de auto. Ook verwachten ze minder gebruik te maken van het openbaar vervoer, maar die invloed is wel veel kleiner. Statistische tests laten alleen een duidelijk verband zien tussen de aanschaf van een elektrische fiets en het verminderd gebruik van een gewone fiets.
- Zo'n vier procent van de Haarlemmermeerders reisde dagelijks minimaal één keer met het openbaar vervoer. Het aantal reizigers in de bus nam, na een daling in 2020, weer toe. Het aantal Meer-OV reizigers is sinds vorig jaar nog verder afgenomen. Het beeld voor de trein is wisselend. Op de grote stations Schiphol Airport en Hoofddorp nam het aantal reizigers verder af; op de kleinere stations Nieuw-Vennep en Halfweg-Zwanenburg nam het aantal reizigers juist weer toe. De reizigerstevredenheid onder busreizigers is toegenomen. De meeste inwoners zijn tevreden over de busverbindingen en het openvaar vervoer in het algemeen. Buiten de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt die tevredenheid wel een stuk lager.
- De beschikbaarheid van voorzieningen op OV-knooppunten verschilt enorm. Een basisvoorziening als een toilet of watertappunt was op slechts drie van de zeven locaties aanwezig. Belangrijke voorzieningen om innovatie in de mobiliteit te stimuleren ontbraken bijna overal. Denk daarbij aan deelauto's en laadpunten voor zowel auto's als fietsen. Wel zijn alle knooppunten voorzien van dynamische reizigersinformatie.
- Het autoverkeer is toegenomen en was op een aantal locaties weer terug op het niveau van voor 2020. Met de toegenomen hoeveelheid verkeer zagen we ook meer vertraging ontstaan, met name op de hoofdwegen en op de bekende gemeentelijke verkeersknelpunten zoals de Lisserburg, de Hoofdweg en nabij station Hoofddorp. Ten opzichte van 2019 is het aantal voertuigbewegingen in 2022 met twaalf procent afgenomen. Ten opzichte van 2021 nam het aantal voertuigbewegingen toe met vijftien procent.

Al met al gaan de veranderingen heel geleidelijk. Onderdelen die zich naar wens ontwikkelden vallen vooral in het thema duurzame mobiliteit. Hoewel daarbij ook onderdelen zijn die zich minder goed ontwikkelden. De thema's verkeersoverlast, deelmobiliteit (auto's), OV-knooppunten en actieve mobiliteit op korte afstanden laten de minste vooruitgang zien in de afgelopen jaren.

1. Inleiding

De Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer beschrijft het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente Haarlemmermeer voor de periode 2018-2028. In de mobiliteitsmonitor, die ieder jaar verschijnt, wordt een beeld gegeven van de ontwikkeling op het gebied van mobiliteit in Haarlemmermeer. In de monitor worden de vorderingen gemeten op weg naar het halen van de beleidsambities, zoals vastgesteld in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. De rapportage brengt de trends en ontwikkelingen van de jaren 2019-2022 in kaart en laat zien welke bijdragen de gemeente aan de onderwerpen heeft geleverd. Daarmee heeft de rapportage een signalerende functie over de voortgang van de mobiliteitsdoelstellingen.

Als gemeente hebben we voor de komende jaren een aantal doelen geformuleerd:

1. Vrijheid van bewegen en vrijheid om een vervoermiddel te kiezen.
2. Ruimte voor innovatie voor het 'nieuwe bewegen'.
3. Een efficiënt en flexibel mobiliteitssysteem: klaar voor de toekomst.
4. Bestaande knelpunten in het netwerk opgelost.
5. Mobiliteit met oog voor de leefomgeving.
6. Veilig bewegen.
7. Evenwichtige ontwikkeling op de juiste plek, met de juiste functies. Elk knooppunt z'n eigen kleur.
8. Mobiliteit in en door Haarlemmermeer: gedeeld belang van gemeente, regio, rijk en bedrijfsleven.
9. Faciliteren van schone en stille mobiliteit.

De beschreven trends en ontwikkelingen in het eerste gedeelte van de rapportage zijn niet altijd direct (causaal) te koppelen aan de effectiviteit van het gemeentelijk beleid. De gemeente is in het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid één van de vele spelers, en de beschreven ontwikkelingen zijn van veel factoren afhankelijk. Om toch inzicht te verschaffen in de verschillende gemeentelijke inspanningen, instrumenten en de resultaten daarvan is een apart hoofdstuk gewijd aan de gemeentelijke bijdrage aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Haarlemmermeer. Voor de rapportage maken we gebruik van verschillende gegevens waaronder het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO), de Nederlandse Spoorwegen (NS), Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam (VRA). Voor een groot aantal onderwerpen zijn gegevens van 2022 beschikbaar. Maar de meest recente volledige data gaan over 2021.

Leeswijzer

De monitor volgt de categorisering uit de Investeringsagenda Mobiliteit 2023 en is als volgt opgebouwd:

- hoofdstuk twee gaat over wonen en kijkt daarbij naar de woon-werk pendel en de '20-minuten gemeente';
- hoofdstuk drie gaat in op de leefbaarheid en kijkt daarbij naar ervaren verkeersoverlast, luchtkwaliteit rondom wegen en geluidsoverlast door wegverkeer;
- hoofdstuk vier schetst de ontwikkelingen op het gebied van duurzame mobiliteit. Daarvoor zoomen we in op de elektrische laadinfrastructuur, de verduurzaming van vervoermiddelen en deelmobiliteit;
- hoofdstuk vijf gaat over verkeersveiligheid en kijkt daarbij naar verkeersongevallen, verkeersslachtoffers en verkeersonveilige locaties;
- hoofdstuk zes gaat in op de (fiets)netwerken en kijkt daarbij naar fietsparkeerdruk, modal split, fiets- en voertuigintensiteiten en OV-gebruik;
- hoofdstuk zeven laat zien wat de gemeente zelf heeft bijgedragen aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Haarlemmermeer;
- In hoofdstuk acht kijken we vooruit naar de ontwikkelingen voor verschillende vormen van mobiliteit.

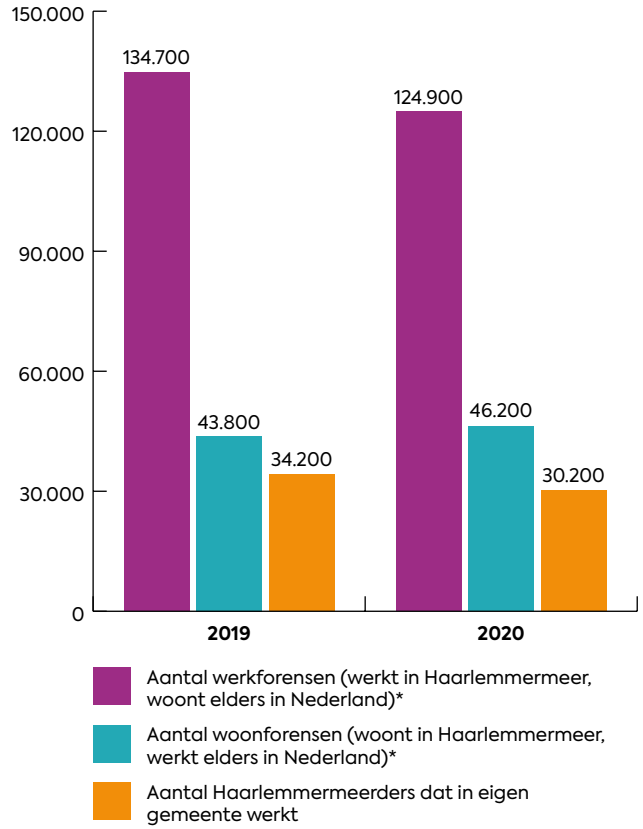
2. Wonen

Haarlemmermeer en de omliggende regio groeit. Door ook de vervoersmogelijkheden mee te laten groeien benutten we ons vervoersnetwerk maximaal en houden we onze gemeente aantrekkelijk om in te wonen en te werken.

2.1 Meer werkverkeer de gemeente uit, minder werkverkeer de gemeente in

Data over woon-werk pendel komen twee jaar na het betreffende jaar beschikbaar. Er zijn daardoor nog geen data over 2021 en 2022 beschikbaar. Ten opzichte van 2019 is de uitgaande woon-werk pendel in 2020 licht toegenomen (zeven procent) en de inkomende woon-werk pendel licht afgenomen (zeven procent). Het aantal inwoners dat in de eigen gemeente werkt nam af met twaalf procent[1]. Dit heeft vooral te maken met de banen die verloren zijn gegaan doordat bedrijven zijn gestopt of doordat veel kortlopende contracten niet werden verlengd. Daarin speelde Schiphol als grote werkgever een belangrijke factor. In 2020 zijn in Haarlemmermeer wel meer bedrijven gestart dan dat er gestopt waren, maar daar hebben onze inwoners hun baan blijkbaar niet gevonden.

[1] Betreft uitsluitend banen van werknemers, exclusief zelfstandigen.



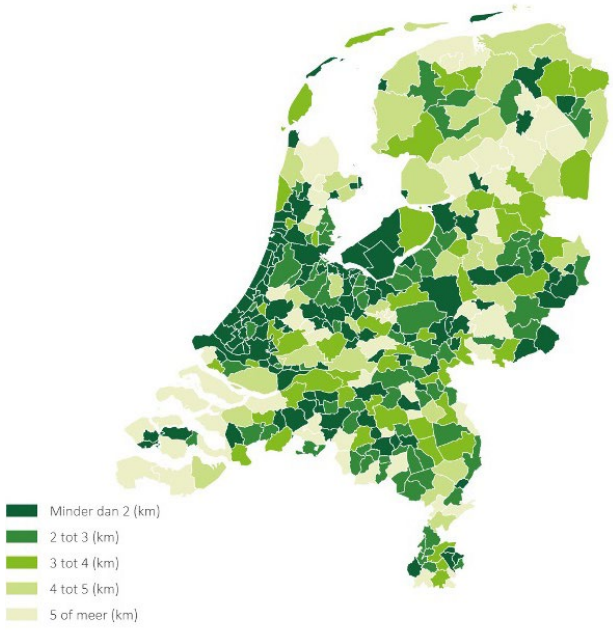
Figuur 1: Inkomende en uitgaande pendel, 2019-2020 (bron: CBS)

Conclusie

De inkomende pendel nam af, de uitgaande pendel nam toe. Minder inwoners werkten in de eigen gemeente.

2.2 Belangrijke voorzieningen bereikbaar binnen twintig minuten fietsen, vier van de zeven voorzieningen binnen twintig minuten lopen

De dichtstbijzijnde basisschool lag in Haarlemmermeer op een gemiddelde fietsafstand van 0,8 kilometer.



Figuur 2: Fietsafstand tot dichtstbijzijnde school in voortgezet onderwijs, 2021 (bron: CBS)

Binnen een fietsafstand van drie kilometer waren gemiddeld negen basisscholen te vinden. Scholen in het voortgezet onderwijs liggen doorgaans wat verder verspreid: de fietsafstand tot de dichtstbijzijnde middelbare school was 2,2 kilometer (zie figuur twee). Binnen een fietsafstand van drie kilometer waren gemiddeld 2,8 middelbare scholen te vinden. De gemiddelde fietsroute naar een middelbare school was 0,3 kilometer korter dan een rit met de auto.

Figuren drie en vier laten ook voor andere belangrijke voorzieningen zien welke afstand inwoners van de verschillende kernen (gemiddeld) moesten fietsen of wandelen om daar te komen. Er zijn grote verschillen



Fiets	Huisartsen-praktijk	Apotheek	Zieken-huis	Grote supermarkt	Basis-onderwijs	Vmbo	Havo/ vwo
Aalsmeerderbrug/Oude Meer/ Rozenburg	12	12	38	11	11	15	28
Abbenes/Buitenkaag	20	19	50	19	4	24	24
Badhoevedorp	4	4	19	4	3	10	12
Beinsdorp	8	8	30	6	4	9	15
Burgerveen/ Leimuiderbrug/ Weteringbrug	9	9	50	9	10	28	28
Cruquius	9	7	8	10	8	15	11
Haarlemmerliede	12	14	18	12	2	17	16
Halfweg	4	6	30	5	3	24	24
Hoofddorp	3	4	14	4	3	5	6
Lijnden/Boesingheliede	10	12	25	11	10	17	20
Lisserbroek	6	6	46	6	3	7	7
Nieuw-Vennep	5	5	35	5	3	7	7
Rijsenhout	3	3	45	3	3	21	30
Schiphol	21	6	36	6	20	26	28
Spaarndam	3	16	16	4	3	16	16
Vijfhuizen	4	4	16	4	4	18	18
Zwaanshoek	8	9	16	9	5	10	10
Zwanenburg	3	4	31	3	2	26	28

Figuur 3: Gemiddelde fietsafstand tot voorzieningen in minuten, per kern, 2021 (bron: CBS met bewerking door gemeente Haarlemmermeer)

te zien tussen de kernen. Op Schiphol na was een huisartsenpraktijk, apotheek, grote supermarkt en basisonderwijs vanuit elke kern binnen twintig minuten fietsen te bereiken. Maar in meer dan de helft van de kernen was dit voor een ziekenhuis niet het geval. En in ongeveer een derde van de kernen was dit voor een middelbare school niet het geval.

In ongeveer de helft van de kernen was een huisartsenpraktijk en apotheek binnen een loopafstand van twintig minuten te bereiken. Een grote supermarkt was voor een kleine meerderheid van de kernen binnen twintig minuten te bewandelen en een basisschool was in bijna driekwart van de kernen binnen twintig minuten te bewandelen. Een middelbare school was alleen in Hoofddorp binnen twintig minuten lopen te bereiken. Een ziekenhuis was nergens binnen twintig minuten lopen te bereiken.

Lopen	Huisartsen-praktijk	Apotheek	Zieken-huis	Grote supermarkt	Basis-onderwijs	Vmbo	Havo/ vwo
Aalsmeerderbrug/Oude Meer/ Rozenburg	37	37	114	32	34	46	84
Abbenes/Buitenkaag	60	56	150	56	11	72	72
Badhoevedorp	11	13	56	12	8	29	35
Beinsdorp	23	23	91	17	13	28	44
Burgerveen/ Leimuiderbrug/ Weteringbrug	26	26	149	28	31	83	83
Cruquius	26	22	23	31	23	44	32
Haarlemmerliede	37	41	55	35	6	50	49
Halfweg	12	19	89	14	10	71	73
Hoofddorp	10	13	43	11	10	16	18
Lijnden/Boesingheliede	31	36	76	32	30	52	59
Lisserbroek	19	19	138	19	10	20	20
Nieuw-Vennep	14	16	106	14	10	22	22
Rijsenhout	10	10	134	10	8	62	90
Schiphol	62	19	108	18	61	79	84
Spaarndam	10	48	48	11	10	49	49
Vijfhuizen	11	12	49	12	13	53	55
Zwaanshoek	25	28	48	26	14	30	30
Zwanenburg	10	11	92	10	7	79	83

Figuur 4: Gemiddelde loopafstand tot voorzieningen in minuten, per kern, 2021 (bron: CBS met bewerking door gemeente Haarlemmermeer)

Conclusie

De gemiddelde bereikbaarheid van voorzieningen in Haarlemmermeer was goed. Maar tussen de kernen onderling zijn grote verschillen te zien. Logischerwijs zijn de voorzieningen in grotere kernen als Hoofddorp, Nieuw-Vennep en Badhoevedorp vaak binnen een fiets- of loopafstand van twintig minuten te bereiken. Voor de hele gemeente geldt dat voorzieningen vaker niet dan wel binnen een loopafstand van twintig minuten te bereiken waren.



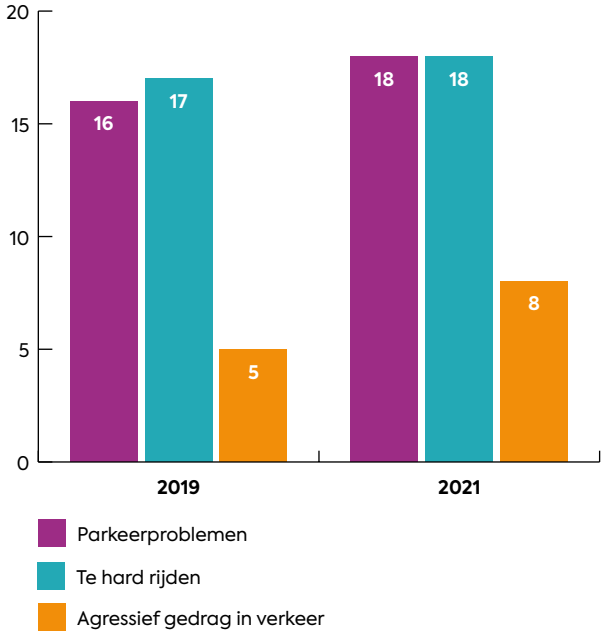
3. Leefbaarheid

Mobiliteit kan ook ongewenste effecten veroorzaken: verkeerslachtoffers, ruimtebeslag, verminderde luchtkwaliteit en geluidhinder. We hebben afspraken gemaakt om het aantal verkeerslachtoffers en de CO_2-uitstoot te verminderen.

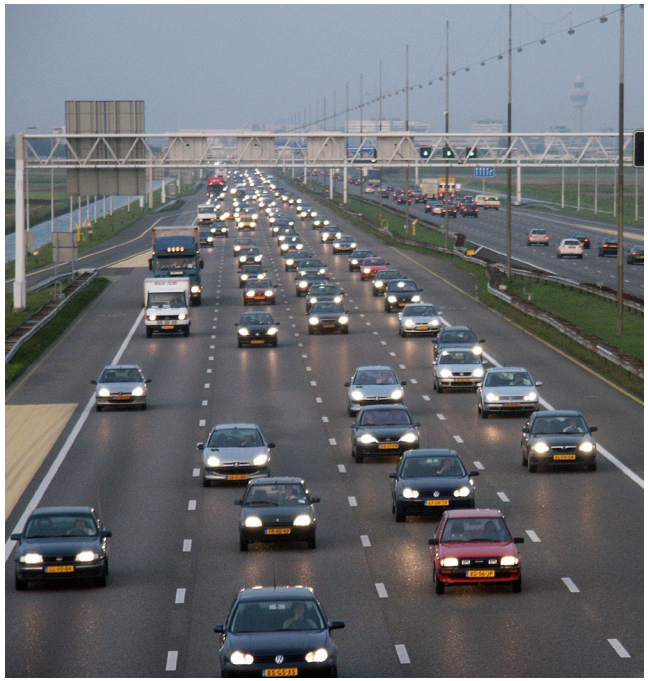
3.1 Verkeersoverlast is toegenomen, meeste overlast door parkeren en te hard rijden

De informatie over overlast als gevolg van het verkeer is afkomstig uit de tweejaarlijkse veiligheidsmonitor van het CBS, waarin een aantal vragen wordt gesteld over parkeren en de verkeerssituatie. Bij verkeersoverlast in de buurt gaat het om 'parkeerproblemen, bijvoorbeeld foutgeparkeerde voertuigen of te weinig plaatsen', 'te hard rijden' en 'agressief verkeersgedrag'.
Alle drie vormen van overlast zijn toegenomen. De meeste overlast werd ervaren door te hard rijders en parkeerproblemen. Iets minder inwoners ervoeren overlast door agressief verkeersgedrag (figuur vijf).

Via het meldingsportaal op de gemeentewebsite zijn in 2021 2.729 meldingen en in 2022 1.825 meldingen gemaakt over foutparkeren. De meeste meldingen kwamen uit de grotere kernen: bijna de helft van de meldingen kwam uit Hoofddorp, zo'n vijftien procent uit Nieuw-Vennep en zo'n tien procent uit Badhoevedorp (figuur zes). In Buitenkaag en Aalsmeerderbrug werden in 2022 opvallend meer meldingen over foutparkeren gedaan dan een jaar eerder. Veel meldingen in Buitenkaag gingen over vrachtverkeer dat op de weg wacht voor de pont naar Kaag. Veel meldingen in Aalsmeerderbrug gingen over te lang geparkeerde (vracht)wagens.



Figuur 5: Percentage inwoners dat veel overlast ervaart door mobiliteit, 2019-2021 (%) (bron: CBS).



Conclusie
Tussen 2019 en 2021 hebben meer inwoners overlast ondervonden van parkeerproblemen, te hard rijden en agressief rijgedrag. In 2022 kwamen via het meldingsportaal op de gemeentewebsite 1.825 meldingen over foutparkeren binnen: 33% minder dan een jaar eerder. Net als in 2021 ging bijna de helft van de meldingen over locaties in Hoofddorp. Ook over locaties in Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg werden veel meldingen gedaan.

	2021	2022
Hoofddorp	1.270	895
Nieuw-Vennep	433	262
Badhoevedorp	267	190
Zwanenburg	256	117
Schiphol(rijk)	67	66
Vijfhuizen	79	50
Halfweg	32	42
Lisserbroek	45	38
Rijsenhout	72	36
Spaarndam	23	25
Buitenkaag	5	21
Cruquius	12	15
Abbenes	12	13
Zwaanshoek	15	11
Aalsmeerderbrug	6	11
Lijnden	33	9
Beinsdorp	25	5
Oude Meer	6	5
Boesingheliede	8	4
Rozenburg	26	3
Haarlemmerliede	2	3
Leimuiderbrug	3	2
Weteringbrug	1	2
Onbekend	19	
Burgerveen	11	
Penningsveer	1	

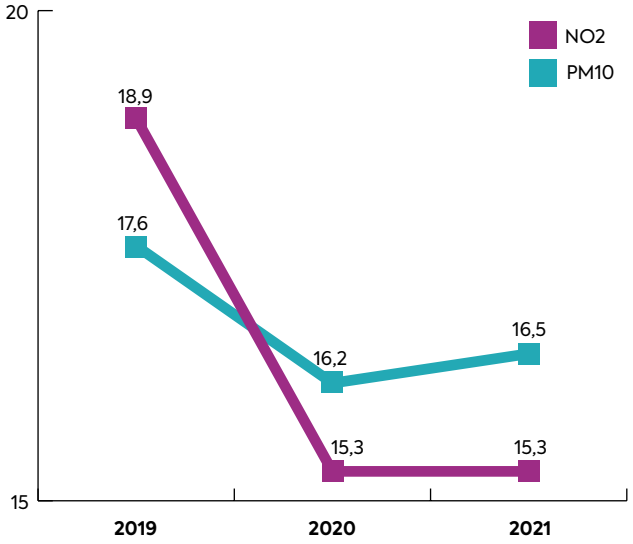
Figuur 6: Meldingen over foutparkeren, naar kern, 2021-2022 (bron: gemeente Haarlemmermeer)

3.2 Luchtkwaliteit rondom wegen binnen de norm, grootste geluidsproductie door rijkswegen

Luchtkwaliteit en geluidshinder zijn aantoonbaar van invloed op de leefbaarheid en gezondheid.

Luchtkwaliteit

Voor deze monitor zijn de resultaten aangehouden van de monitor van de luchtkwaliteit van het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hierbij berekent het RIVM de concentraties van schadelijke stoffen in de lucht door wegverkeer. De (Europese) norm voor fijnstof (PM10) is een jaargemiddelde van 40 ug/m^3, die voor de fijnere fractie PM2,5 is twintig ug/m^3 [2]. Op moment van schrijven zijn de gemeente-specifieke metingen van concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) van 2021 en 2022 nog niet bekend. Landelijke cijfers laten zien dat de concentraties niet veel afwijken van die in 2020. In 2020 werd in Haarlemmermeer op alle toetspunten aan de normen voldaan. De verwachting is daarom dat dit voor 2021 ook zal gelden. Als we kijken naar de bevolkingsgewogen gemiddelde concentraties[3] van NO2 en PM10, zien we dat die in 2021 iets hoger lagen dan in 2020, maar nog wel lager dan de concentraties van 2019. De cijfers zijn vrijwel gelijk aan die van omliggende gemeenten als Aalsmeer, Haarlem en Zaanstad.



Figuur 7: Bevolkingsgewogen gemiddelde concentratie [µg/m^3] voor NO2 en PM10, 2019-2021 (NSL Monitoringsronde 2020, 2021 en 2022)

Geluidshinder

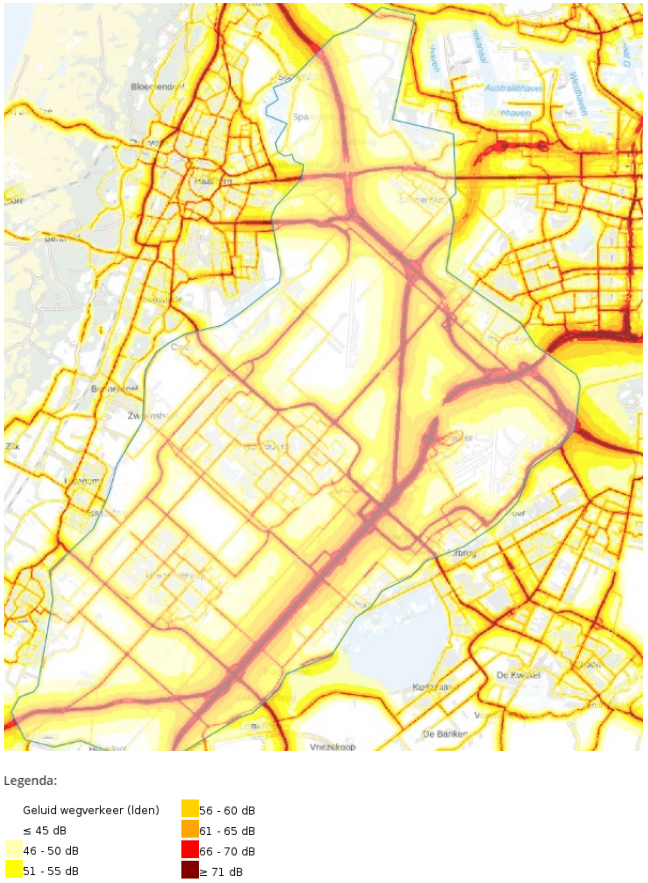
Het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) maakte onderstaande kaarten van wegverkeer en treinverkeer op basis van gegevens uit 2019, 2020 en 2021. Het aantal motorvoertuigen per uur op rijkswegen is afkomstig van gegevens uit 2019. Deze zijn dus niet beïnvloed door maatregelen vanwege het coronavirus. De wegkenmerken van rijkswegen, zoals waar geluidsschermen staan, zijn uit 2021. Voor gemeentelijke en provinciale wegen zijn alle gegevens (intensiteiten en wegkenmerken) uit 2020. Mogelijk zijn die intensiteiten dus wél beïnvloed door de coronamaatregelen. De hoeveelheid geluid is

[2] Indicatieve grenswaarde sinds 2020.

[3] Om te bepalen aan welke concentraties de bevolking wordt blootgesteld, zijn op alle woonlocaties luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd. Het resultaat van de blootstellingsberekeningen is een jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide en fijnstof per adres, waar vervolgens het aantal personen aan is gekoppeld dat op die plek woont. Met de per woning berekende concentratie en het aantal bewoners wordt de gemiddelde concentratie berekend waaraan bewoners binnen een gemeente worden blootgesteld. Zo kom je tot de bevolkingsgewogen concentratie. Hiermee wordt een algemeen beeld van een bepaald gebied gevat in één getal.

uitgedrukt in Lden (Level Day-Evening-Night). Dat is het gemiddelde in decibel (dB) per etmaal (24 uur), waarbij geluid 's avonds en 's nachts zwaarder meetelt dan overdag.

De kaart met geluid van wegverkeer laat zien dat de grootste geluidproductie (meer dan 71dB) afkomstig is van rijkswegen, en in mindere mate ook van provinciale wegen. Maar ook op doorgaande gemeentelijke wegen als de Van Heuven Goedhartlaan, de Noordelijke Randweg en de Bennebroekerweg ligt de geluidsproductie tussen de 66 en 70 dB.



Figuur 8: Geluid in Haarlemmermeer van wegverkeer (Lden) op basis van gegevens uit 2019, 2020 en 2021 (bron: RIVM)

In 2021 werden via het meldingsportaal op de gemeentewebsite 187 meldingen en in 2022 145 meldingen gedaan over geluidsoverlast afkomstig van (weg)verkeer. Ongeveer driekwart van de meldingen in 2021 en de helft van de meldingen in 2022 gingen over (bezorg)scooters. Er werd vaak geklaagd over het (te) harde geluid van opgevoerde scooters en kapotte uitlaten. Maar ook over het onterecht rijden over fietspaden en stoepen. Andere meldingen (vooral op de Fanny Blankers Koenlaan) gingen over straatraces. Vooral in Hoofddorp Noord werd ook regelmatig geklaagd over te laag overvliegende vliegtuigen. Figuur negen laat zien over welke wegen/locaties klachten van geluidsoverlast binnenkwamen. In een aantal gevallen werden meerdere meldingen over dezelfde locatie gedaan. Het aantal keer dat een melding over de locatie is gemaakt staat achter de locatieaanduiding aangegeven.

2021		2022	
Schipholweg (3)	t.h.v. Badhoevedorp	Kruisweg (1)	Tussen Van Heuven Goedhartlaan en Planetenweg
Drie Merenweg (2	t.h.v. Floriande	Leenderbos (1)	T.h.v. afslag Roekenbos
Kruisweg (2)	t.h.v. afslag van Heuven Goedhartlaan en Bastion Hotel	Laan van Tudor (4)	
Paxlaan (2	t.h.v. afslag Dunantstraat		
Deltaweg (1)	t.h.v. Fanny Blankers-Koenlaan		
Van Heuven Goedhartlaan (1)	t.h.v. Pater Damiaanstraat		
Laan van York/Laan van Buckingham (1)			
Henriëtte Roland Holstlaan (1)			
N200 (1)	t.h.v. Halfweg		
Westerdreef-Zuiderdreef (1)			
Bennebroekerweg (2)	t.h.v. afslag Laan van York		

Figuur 9: Meldingen geluidsoverlast door wegverkeer in Haarlemmermeer, 2021-2022 (bron: gemeente Haarlemmermeer)

Conclusie

De bevolkingsgewogen gemiddelde concentraties fijnstof (PM10) en stikstofdioxide (NO2) door wegverkeer zijn in 2021 iets toegenomen, maar lagen nog altijd lager dan de concentraties in 2019. De meeste geluidsbelasting was afkomstig van verkeer op van Rijks- en Provinciale wegen. Maar de geluidsbelasting was ook vrij hoog op doorgaande gemeentelijke wegen als de Van Heuven Goedhartlaan, de Noordelijke Randweg en de Bennebroekerweg. De meerderheid van de klachten over geluidsoverlast van verkeer gingen over (bezorg)scooters.



4. Duurzame mobiliteit

Verplaatsen moet duurzamer. We hanteren het STOMP-principe als leidraad. Daarin hebben lopen, fietsen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en elektrisch rijden een belangrijke rol.

4.1 Elektrische vervoermiddelen sterk in opkomst, autobezit per huishouden is toegenomen

Met vijf procent steeg het aantal personenauto's bij particulieren tussen 2019-2022 iets sneller dan het aantal huishoudens (vier procent). Dat betekent dat het autobezit per huishouden in de afgelopen jaren is toegenomen[4].

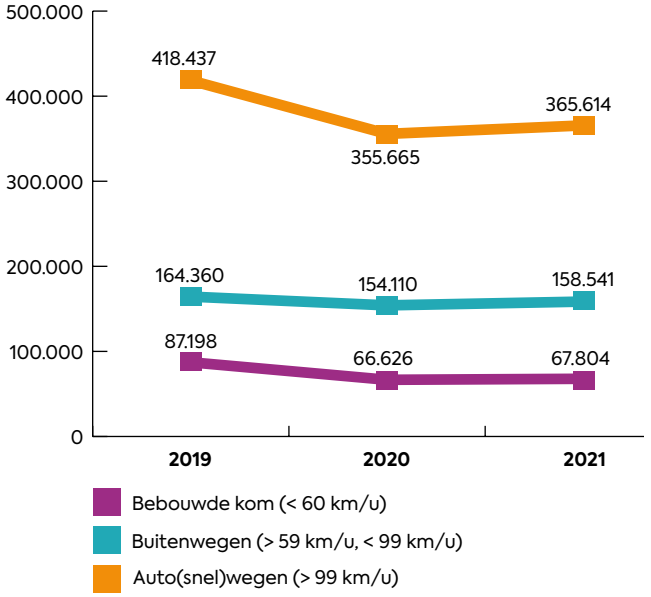
Figuur tien laat zien dat, ondanks het nog relatief kleine aandeel in het totaal, elektrische vervoermiddelen sterk in opkomst zijn. Met name het aantal elektrische personenauto's en -scooters is flink toegenomen. Ter vergelijking: het aantal plug-in hybride auto's en volledig elektrische auto's steeg tussen 2019 en 2022 met respectievelijk 27 procent en 167 procent. Terwijl het aantal brandstofauto's daalde met 0,3 procent.

	2019	2020	2021	2022
Personenauto's	116.615	127.578	122.704	125.574
Personenauto's excl. lease	70.386	71.309	72.790	73.893
Elektrische personenauto's (BEV)	4.814	8.100	10.456	12.853
Plug-in hybride personenauto's (PHEV)	4.498	3.220	3.618	5.709
Waterstof personenauto's (FCEV)	4	5	6	6
Personenauto's fossiele brandstof	107.299	116.253	108.624	107.006
Speed pedelecs	170	208	251	277
Elektrische scooter < 25km/h (BEV)	266	336	426	507
Elektrische scooter < 45km/h (BEV)	102	137	220	383

Figuur 10: Vervoermiddelen in Haarlemmermeer, 2019-2022 (bronnen: CBS en Klimaatmonitor)

[4] https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?dl=7507B

In 2021 (meest recente data) werd 67.804 ton CO_2 uitgestoten door verkeer op wegen in de bebouwde kom. Dat is vier procent van de totale CO_2-uitstoot van Haarlemmermeer (1.670.200 ton CO_2, hieronder valt bijvoorbeeld ook het energiegebruik van inwoners, bedrijven, industrie, etc.). Op buitenwegen (de 60, 70 en 80 km/u wegen) werd negen procent van de totale CO_2-uitstoot veroorzaakt. Verkeer op auto(snel)wegen veroorzaakte 22 procent van de totale CO_2-uitstoot in de gemeente. In alle drie gevallen is de uitstoot na een afname in 2020 weer toegenomen (met zo'n 2 á 3 %). De uitstoot lag nog wel onder het niveau van vóór 2020.



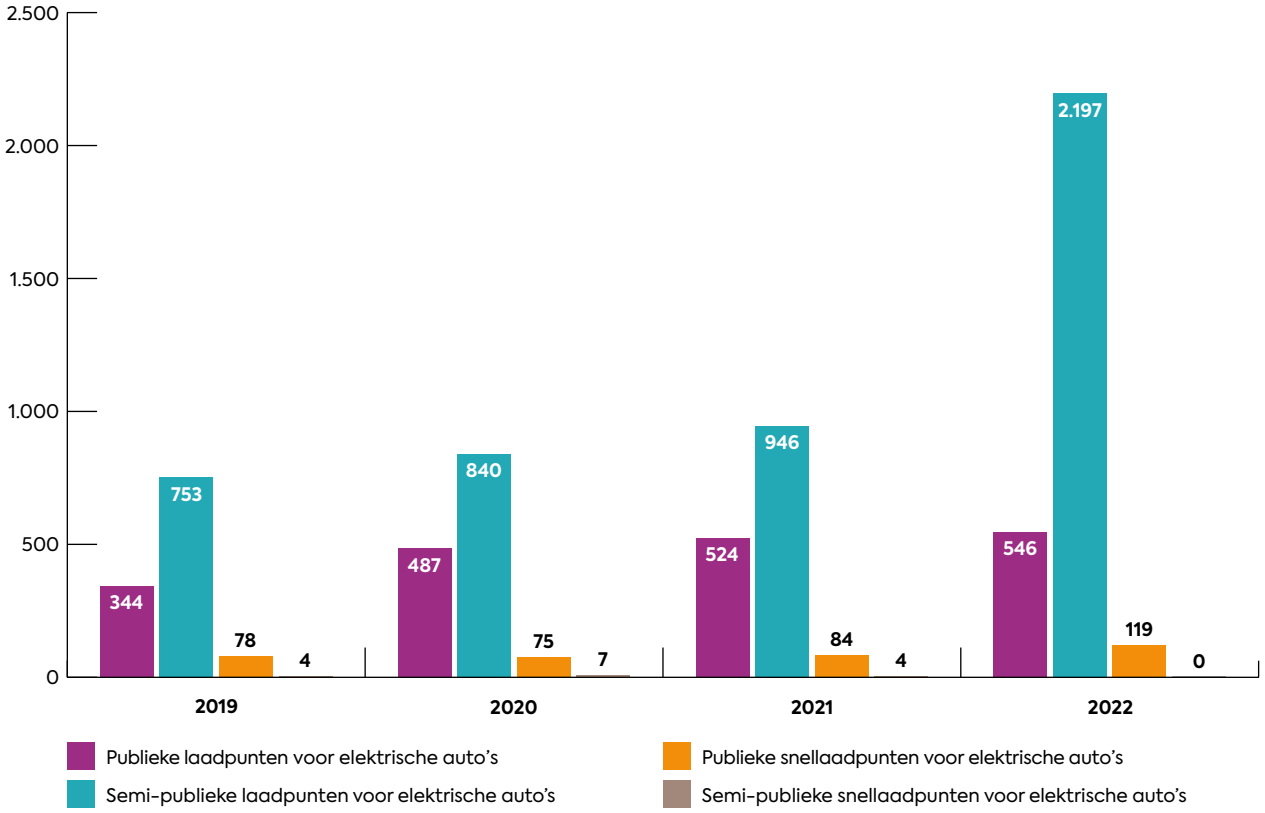
Figuur 11: CO_2-uitstoot verkeer en vervoer, 2019-2021 (ton) (bron: Klimaatmonitor).

Conclusie
Het autobezit per huishouden is licht toegenomen. Terwijl het aantal brandstofauto's afnam, steeg het aantal plug-in hybride en elektrische auto's. Ook bij andere elektrische vervoermiddelen zoals speed pedelecs en elektrische scooters zagen we een sterke toename. De CO_2-uitstoot is in 2021 weer licht toegenomen, ten opzichte van een jaar eerder. Maar lag nog altijd onder het niveau van vóór 2020.

4.2 Meer elektrische auto's geladen, laadinfrastructuur groeit mee

In 2022 telde Haarlemmermeer 2.862 laadpunten voor elektrische auto's: een toename van 143 procent ten opzichte van 2019. Hieronder vallen zowel (semi-) publieke laadpunten als snelladers. Met 77 procent hadden de semi-publieke laadpunten (laadpunten op publiek terrein waarvan iedereen gebruik kan maken (parkeergarages, supermarkten, hotels etc.)) het grootste aandeel in het totaal aantal laadpunten. Ook namen de aantallen van deze laadpunten met 192 procent het sterkst toe. In diezelfde periode groeide het aantal publieke laadpunten met 59 procent.

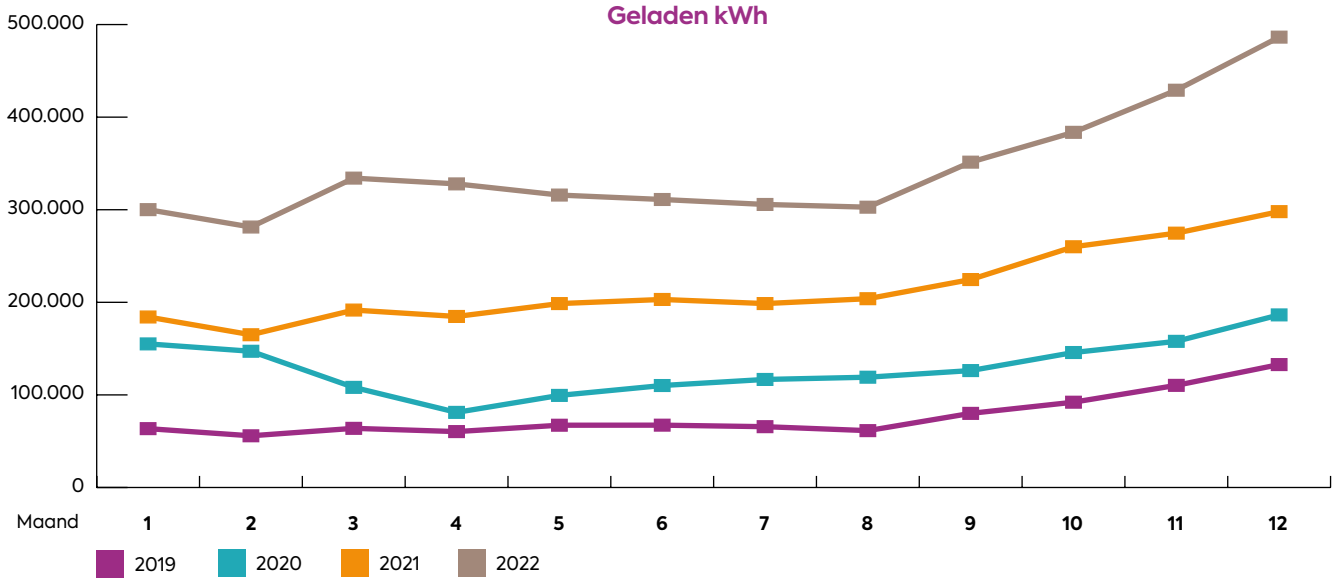




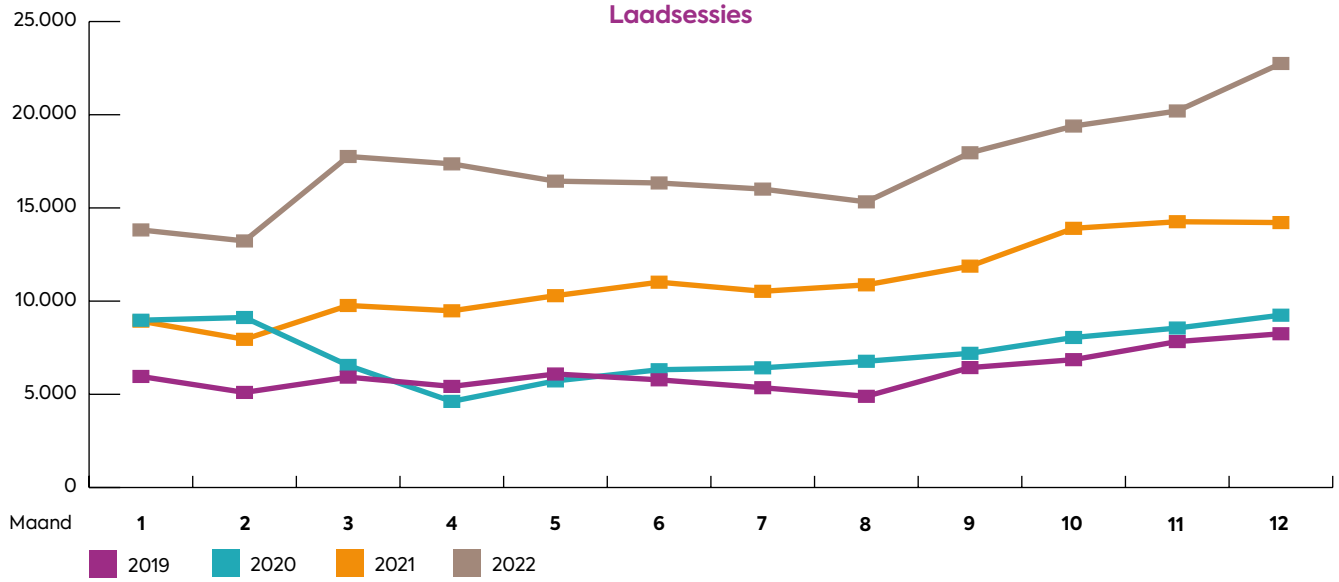
Figuur 12: Aantal (semi)publieke laadpunten, 2019-2022 (bron: Ecomovement en RVO via Klimaatmonitor).

Figuren dertien, veertien en vijftien geven inzicht in het gebruik van de publieke reguliere laadpunten: de afgenomen stroom (kWh), aantal laadsessies en de bezettingsgraad. Alle drie indicatoren laten na de coronadip van begin 2020 weer een stijging zien. De gemiddelde bezettingsgraad steeg eind 2022 naar 44%. Dat betekent dat een gemiddeld publiek laadpunt bijna de helft van de tijd bezet was. De flinke stijging in het aantal afgenomen kWh (ruim 600 procent t.o.v. begin 2019) is, naast een teken dat de transitie naar elektrisch rijden in ontwikkeling is, een belangrijk aandachtspunt voor de energie-infrastructuur.

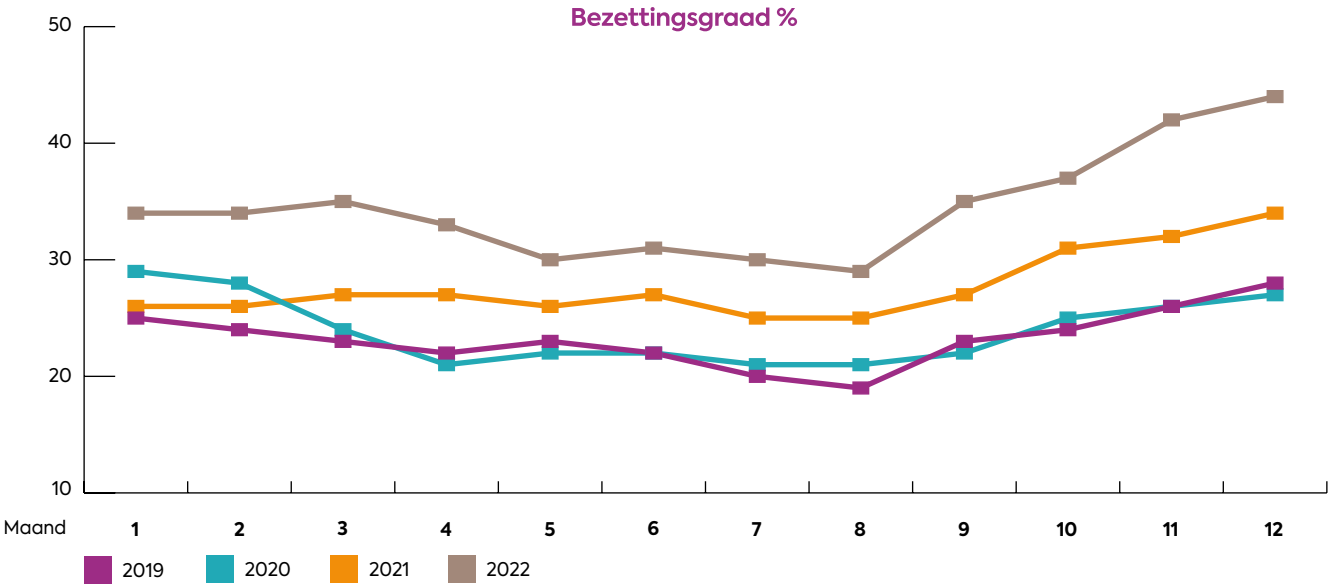




Figuur 13: Geladen kWh bij publieke laadpalen, 2019-2022 (Vattenfall en Total Energies) (bron: MRA-E)



Figuur 14: Aantal laadsessies bij publieke laadpalen, 2019-2022 (Vattenfall en Total Energies) (bron: MRA-E)



Figuur 15: Bezettingsgraad van publieke laadpalen, 2019-2022 (Vattenfall en Total Energies) (bron: MRA-E)

In de afgelopen jaren werden deelfietsen en deelscooters via verschillende aanbieders in onze gemeente aangeboden. Dat begon met de deelfietsen van Donkey Republic en Flickbike in 2019. De fietsen van Donkey Republic werden op verschillende locaties aangeboden: treinstation Hoofddorp, Spaarne Gasthuis, De Hoek, Hoofddorp Centrum, treinstation Nieuw-Vennep en Graan voor Visch. De fietsen van Flickbike werden op Schiphol aangeboden.

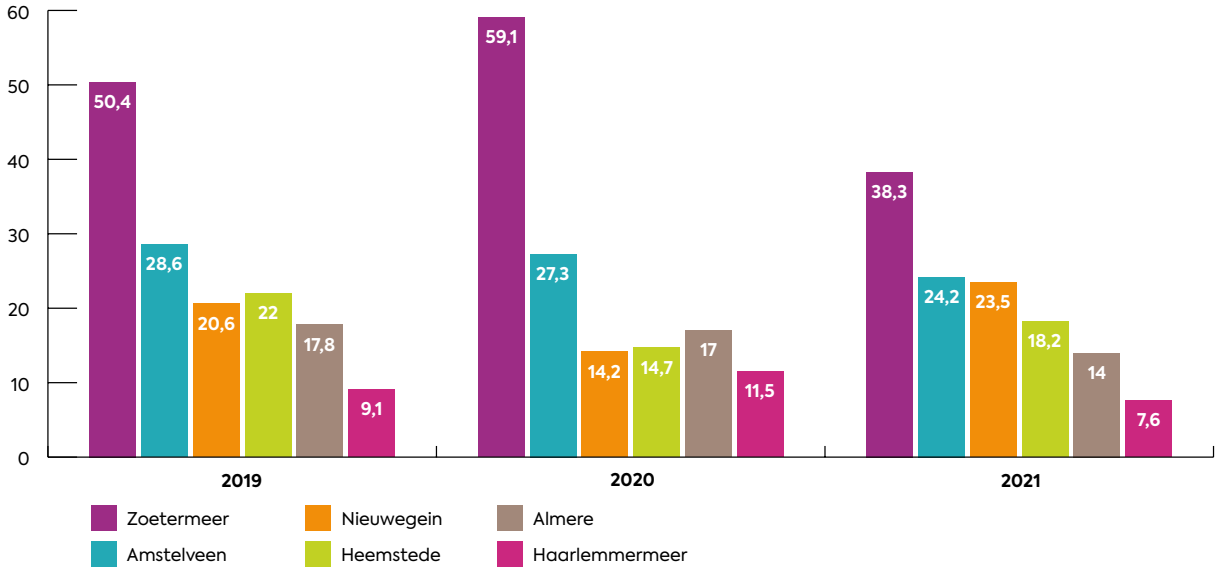
In 2020 kwamen daar de OV-fietsen bij op de treinstations Schiphol, Halfweg-Zwanenburg en Hoofddorp. Donkey Republic halveerde haar aanbod in 2020 en stopte definitief in 2021. Terwijl het aanbod van Flickbike toenam.

Conclusie

Er worden steeds meer elektrische auto's geladen bij de publieke laadpunten. Tussen 2019 en 2022 steeg het totaal aantal laadpunten met 143 procent. Het aantal publieke laadpunten steeg met 59 procent. Eind 2022 was een publiek laadpunt gemiddeld bijna de helft van een etmaal bezet.

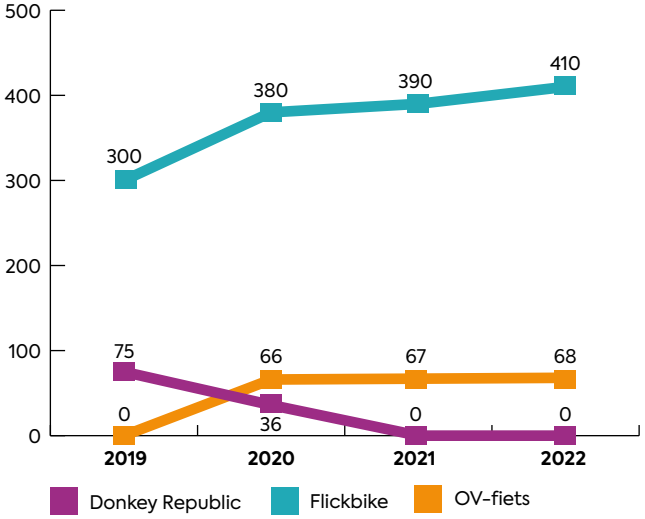
4.3 Aantal deelauto's loopt achter op landelijk gemiddelde, gebruik van OV-fiets werd beïnvloed door Covid-19

Het aantal deelauto's daalde in 2021 van achttien naar twaalf. Dat komt neer op 7,6 deelauto's per 100.000 inwoners. Dat zijn er veel minder dan het landelijke gemiddelde (56,8 deelauto's per 100.000 inwoners) maar ook minder dan omliggende en vergelijkbare gemeenten (zie figuur zestien).

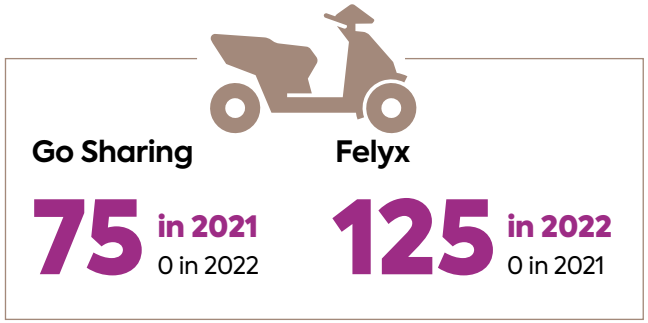


Figuur 16: Deelauto's per 100.000 inwoners, excl. peer-to-peer, 2019-2021 (bron: CROW-KpVV via waarstaatjegemeente)

In 2021 begon Go Sharing met het aanbieden van 75 free floating[5] deelscooters in Hoofddorp. Zij stopten in 2022, toen Felyx het stokje overnam met 125 deelscooters. Daarvan waren 75 free floating in Hoofddorp en 50 deelscooters hadden vaste servicegebieden in Hoofddorp en Halfweg.



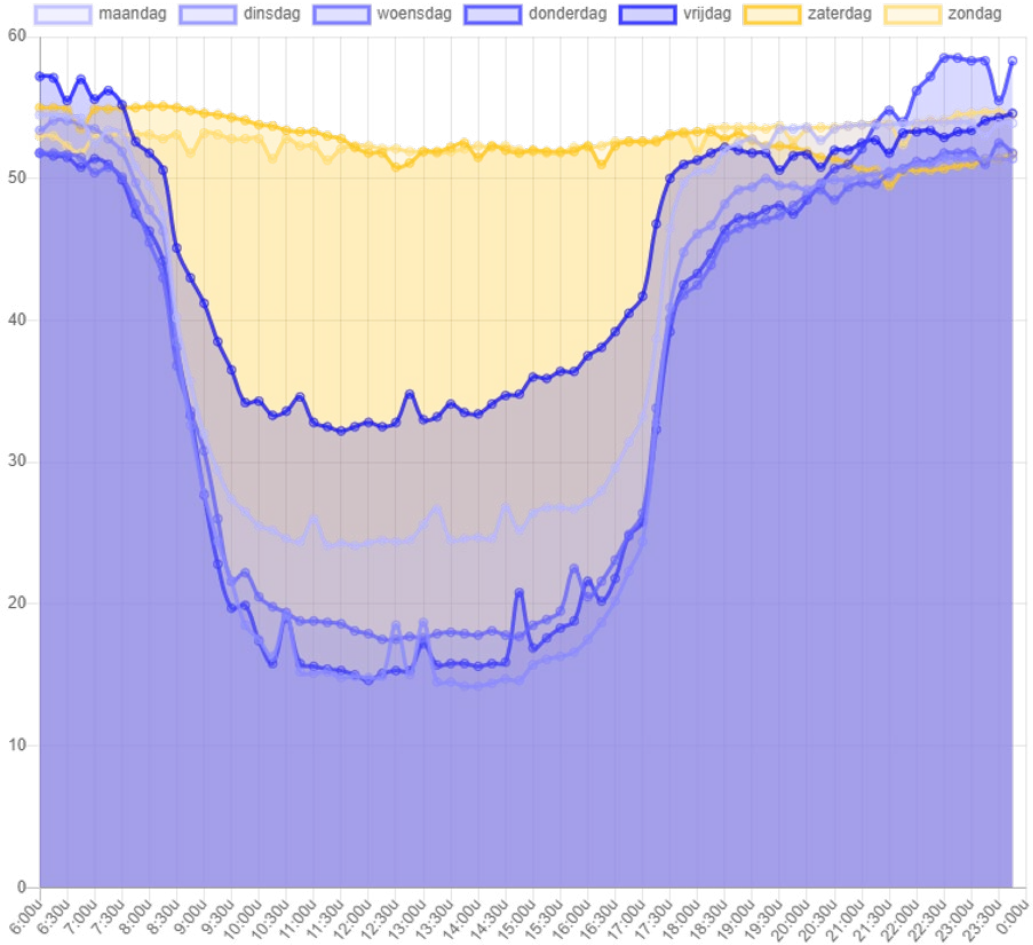
Figuur 17: Aanbod deelfietsen in Haarlemmermeer, 2019-2022 (bron: Gemeente Haarlemmermeer)



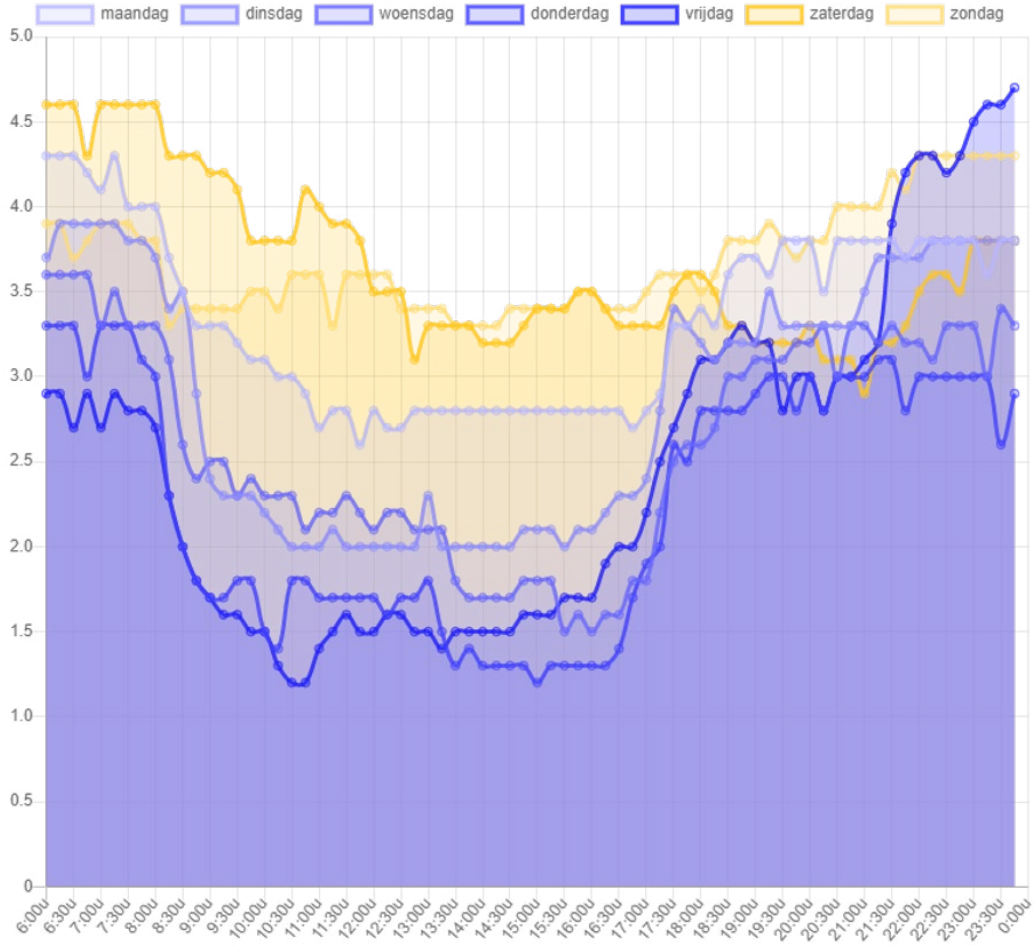
Figuur 18: Aanbod deelscooters in Haarlemmermeer, 2019-2022 (bron: Gemeente Haarlemmermeer)

[5] Geen vaste parkeerplaats

Figuren negentien en twintig laten de gemiddelde beschikbaarheid van OV-fietsen op de stations Hoofddorp en Halfweg-Zwanenburg zien. Wat opvalt is dat op vrijdagen in Halfweg-Zwanenburg veel minder fietsen werden verhuurd dan de rest van de week, terwijl op vrijdagen in Hoofddorp juist veel fietsen werden verhuurd. In Hoofddorp werden in de weekenddagen en vooral op zaterdagavond ook een redelijk aantal fietsen verhuurd, terwijl dat in Halfweg-Zwanenburg helemaal niet het geval was. Op piekmomenten waren op station Hoofddorp nog zo'n vijftien fietsen beschikbaar, op station Halfweg-Zwanenburg was dat er één.



Figuur 19: Gemiddelde beschikbaarheid OV-fietsen Hoofddorp, 2022 (bron: www.ovfietsbeschikbaar.nl)



Figuur 20: Gemiddelde beschikbaarheid OV-fietsen Halfweg-Zwanenburg, 2022 (bron: www.ovfietsbeschikbaar.nl)

Conclusie

Met 7,6 deelauto's per 100.000 inwoners liep Haarlemmermeer flink achter op het landelijk gemiddelde (56,8) en vergelijkbare gemeentes (zo'n 20 tot 25 deelauto's per 100.000 inwoners). Het aanbod deelfietsen en -scooters varieerde over de afgelopen jaren. Van de OV-fietsen zijn ook gebruik gegevens beschikbaar. Op piekmomenten waren op station Hoofddorp nog zo'n vijftien OV-fietsen beschikbaar, op station Halfweg-Zwanenburg was dat er één.





5. Verkeersveiligheid

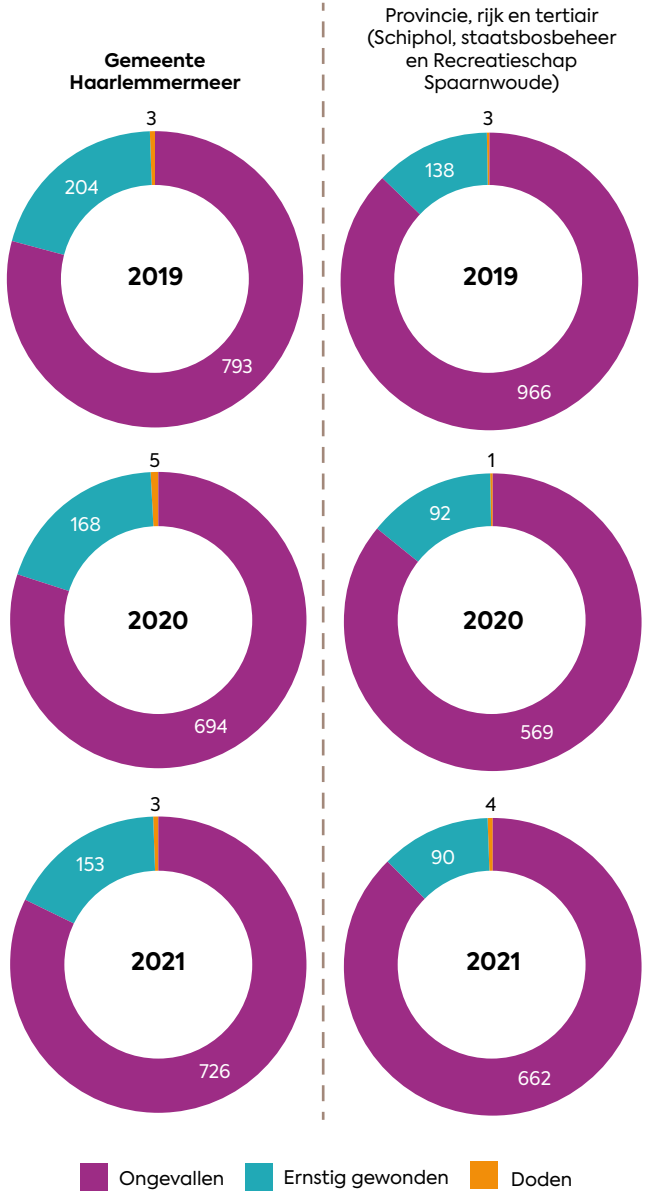
Verkeersonveilige situaties kunnen verschillende oorzaken hebben. Denk aan het ontbreken van wegverlichting, van voetgangerspaden en situaties waar langzaam verkeer met doorfietsroutes en autowegen in aanraking komen. Er worden maatregelen getroffen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Belangrijke maatregelen zijn onder meer het beter vormgeven van wegen (preventief), het aanpakken van verkeersveiligheidsknelpunten, verkeerseducatie en handhaving.

5.1 Meer verkeersongevallen, minder verkeersgewonden

Figuur 21 toont het aantal verkeers-ongevallen en daarbij gevallen doden en ernstig gewonden. We onderscheiden gemeentelijke van niet-gemeentelijke wegen in Haarlemmermeer. Het aantal verkeersongevallen is in 2021 (meest recente cijfers), na een daling in 2020, weer toegenomen. De cijfers zijn nog wel altijd lager dan in 2019. Wel nam het aantal ernstig gewonden (verder) af. Op niet-gemeentelijke wegen vielen in 2021 meer verkeersdoden dan in eerdere jaren. Op gemeentelijke wegen nam het aantal verkeersdoden, na een stijging in 2020, weer af.

De verhouding tussen verkeersongevallen en -slachtoffers op gemeentelijke wegen en niet-gemeentelijke wegen ligt bij de meeste gemeenten rond de 70/30 voor ongevallen en 80/20 voor slachtoffers. In Haarlemmermeer liggen veel grote doorgaande wegen (rijkswegen en provinciale wegen) waardoor de verhouding meestal 55/45 voor ongevallen en 60/40 voor verkeersslachtoffers is.

Conclusies over de relatie tussen de hoeveelheid verkeer en het aantal verkeersgewonden kunnen we op lokaal niveau niet trekken. De afname van de verkeersintensiteit ten opzichte van 2019 betekent enerzijds minder mensen op de weg die met elkaar in een ongeval terecht kunnen komen. Aan de andere kant was er meer gelegenheid voor het vertonen van risicogedrag zoals te hard rijden.



Figuur 21: Verkeersongevallen en -slachtoffers op gemeentelijk en niet-gemeentelijke wegen, 2019-2021 (bron: VIA).

Net als in voorgaande jaren vielen de meeste slachtoffers onder fietsers (29 procent) en bromfietsers (35 procent) en in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 en 50 t/m 59 jaar. Het aantal slachtoffers nam bij vrijwel alle vervoerwijzen en leeftijdscategorieën af, behalve bij motoren en in de categorie 'overige'. In de leeftijdscategorie 12 t/m 15 jaar nam het aantal verkeersslachtoffers de afgelopen drie jaar toe. Het aantal verkeerslachtoffers in de leeftijdscategorie 50 t/m 59 jaar bleef stabiel, maar wel hoog.



Vervoerwijze	Jaar	Gewonden	Doden
Bestelauto	2019	4	0
	2020	1	0
	2021	0	0
Bromfiets (+)	2019	72	2
	2020	59	1
	2021	49	1
E-bike	2019	7	0
	2020	7	0
	2021	12	0
Fiets	2019	64	0
	2020	50	1
	2021	38	2
Motor	2019	12	0
	2020	15	0
	2021	5	0
Overige	2019	2	0
	2020	6	0
	2021	5	0
Personenauto	2019	35	1
	2020	23	3
	2021	33	0
Voetganger	2019	8	0
	2020	6	0
	2021	8	0
Vrachtauto	2019	0	0
	2020	1	0
	2021	3	0

Figuur 22: Verkeersslachtoffers naar vervoerwijze op gemeentelijke wegen, 2019-2021 (bron: VIA).

	2019		2020		2021	
0 t/m 11 jaar	7	0	4	0	1	0
12 t/m 15 jaar	7	0	8	0	10	0
16 t/m 17 jaar	21	0	23	0	11	0
18 t/m 24 jaar	36	1	28	1	30	0
25 t/m 39 jaar	33	0	30	2	22	0
40 t/m 49 jaar	27	0	15	0	16	0
50 t/m 59 jaar	29	0	28	0	28	0
60 t/m 69 jaar	12	0	16	0	12	0
70 en ouder	31	2	15	2	21	3
Onbekend	1	0	1	0	2	0

Ernstig gewonden Doden

Figuur 23: Verkeersslachtoffers naar leeftijdscategorie op gemeentelijke wegen, 2019-2021 (bron: VIA).

Figuur 24 toont de 25 verkeersongevallenconcentratie locaties (VOC's) op gemeentelijke wegen. De rotonde Beursplein wordt twee keer vermeld (plaats zes en zestien) omdat deze in de landelijke statistieken wordt gezien als twee aparte kruisingen. Omdat er vanwege Covid-19 relatief minder ongevallen per locatie hebben plaatsgevonden, is de lijst veranderd. Een verschil van een of twee ongevallen ten opzichte van het voorgaande jaar zorgt voor een enorme sprong. Daardoor zijn er ook veel nieuwe locaties in de top-25 gekomen; dit zijn locaties die normaliter altijd net onder de top-25 hingen.

Het totaal aantal ongevallen van de top-25 lag in de periode 2019-2021 lager (206) dan in de periode 2018-2020 (186). Verschillende VOC's lagen op delen van de Ringdijk. Deze worden meegenomen in de aanpak

van het Programma Ringdijk/Ringvaart. De rotonde Beursplein blijft het grootste ongevallenknelpunt, maar het aantal ongevallen bleef ook in 2021 dalen. De rotonde Beursplein is in 2022 aangepakt. In de vorige monitor hadden we nog zorgen over de IJweg tussen de Oostzee en N201. Op basis van deze lijst lijken de zorgen ongegrond; deze VOC is dertien plaatsen gedaald in de lijst.

Daarnaast zijn er een aantal zorgpunten:

- de ongevallencijfers op de kruising Boslaan/Kruisweg blijven hoog en er lijkt nauwelijks verbetering in te zitten. Het kruispunt wordt meegenomen in de integrale aanpak van de Kruisweg in het kader van de centrumontwikkeling.
- de ongevallencijfers op de kruising Aalsmeerderweg/ Bennebroekerweg zijn enorm omhooggeschoten. Uit onderzoek blijkt dat dit voornamelijk wordt veroorzaakt door het niet verlenen van voorrang. Beide wegen zijn rechte polderlinden die in de voorrang liggen, behalve ter hoogte van het kruispunt Bennebrokerweg/Aalsmeerderweg. Op 30 november 2022 is besloten dat de voorrangsregeling wordt aangepast.
- ditzelfde geldt voor de kruising Hybrideweg/ Spaarnwouderweg waar na de opening in 2021 veel ongevallen in zeer korte tijd hebben plaatsgevonden. Er zijn extra maatregelen genomen (extra verkeersborden en markering) waardoor de situatie beter is.

VOC Top 25 gemeentelijke wegen					
2019 t/m 2021[6]					
tov periode 2018-2020		**Locatie**	**Wegvak/Kruising**	**Ongevallen**	**EVG+D[7]**
-	1	Boslaan/Kruisweg	Kruising	16	2
+1	2	IJweg	Tussen Bennebroekerweg-N. Randweg	12	8
-1	3	(Parallelle) Kruisweg	Tussen Rijkerstreek & Beechavenue	10	5
+10	4	Hillegommerdijk	Tussen Beinsdorp & Lisserbroek	9	3
+1	5	Hoofdweg-Oostzijde/Beursplein	Kruising (Rotonde)	9	3
+19	6	Aalsmeerderweg/Bennebroekerweg	Kruising	8	3
-2	7	Burg. Pabstlaan/Paxlaan/Kruisweg	Kruising	8	2
NIEUW	8	Hybrideweg/Spaarnwouderweg	Kruising	8	2
+2	9	Taurusavenue	Tussen station & Polarisavenue	8	0
NIEUW	10	Vuursteen	Tussen Hoeksteen & N196	8	0
NIEUW	11	Bennebroekerweg/Hoofdweg	Kruising	7	3
+1	12	Händelplein	Winkelcentrum Getsewoud	7	2
NIEUW	13	Hoofdweg-Oostzijde	Tussen VHG-laan & GvV/Paxlaan	7	0
-4	14	Weerenbrug	Kruising (2x)	7	0
NIEUW	15	Planetenweg/VHG-laan/Polarisavenue	Kruising	7	0
-12	16	Hoofdweg-Westzijde/Kruisweg	Kruising (Rotonde)	7	0
-5	17	Kruisweg	Tussen Beursplein & Paxlaan	6	3
-	18	Kruisweg	Tussen Draverslaan & Nieuweweg	6	1
NIEUW	19	Altenburg/IJweg/Leenderbos	Kruising (Rotonde)	6	0
-13	20	IJweg	Tussen N201 & Oostzee	5	4
NIEUW	21	Amsterdamse Baan/A9	Kruising	5	3
NIEUW	22	Bennebroekerweg/Nelson Mandeladreef	Kruising	5	3
NIEUW	23	Deltaweg/Haringvliet/Waddenweg	Kruising	5	3
NIEUW	24	Gandhistraat/Lutulistraat/Paxlaan	Kruising	5	2
-5	25	Akerdijk	Tussen K. Onneslaan en Sloterweg	5	2

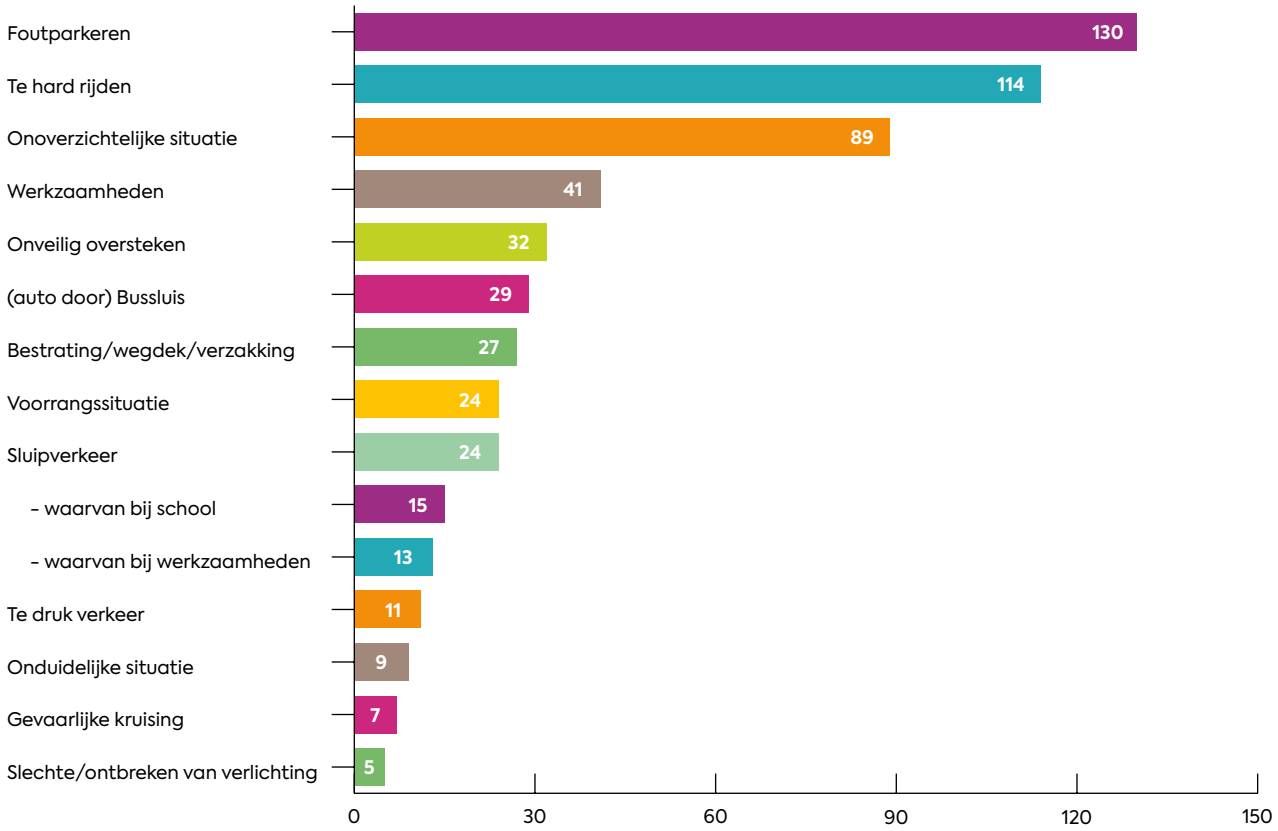
Figuur 24: Verkeersongevallenconcentratie (VOC) locaties in Haarlemmermeer, 2019 – 2021 (bron: VIA)

[6] Cijfers van 2022 komen in het tweede kwartaal van 2033 beschikbaar. [7] Ernstig verkeersgewonden en doden.

Sinds begin 2021 is het, op verzoek van de raad, mogelijk om op de website van de gemeente Haarlemmermeer een melding te doen over verkeersonveilige situaties of locaties. In 2021 zijn daar drie meldingen gedaan. In 2022 waren dat er 846. Figuren 25 en 26 laten zien in welke kernen en over welke situaties/locaties (voornamelijk) een melding werd ingediend. De meeste meldingen gaan over locaties in Hoofddorp, Badhoevedorp en Nieuw-Vennep. En over straten/wegen waar te hard wordt gereden, waar fout wordt geparkeerd, en waar de situatie onoverzichtelijk is.

	2021	2022
Hoofddorp		322
Badhoevedorp		133
Nieuw-Vennep		117
Zwanenburg		45
Vijfhuizen	1	40
Halfweg	1	28
Spaarndam		24
Rijsenhout		23
Lijnden	1	17
Zwaanshoek		14
Schiphol(Rijk)		13
Cruquius		12
Lisserbroek		10
Abbenes		9
Buitenkaag		8
Haarlemmerliede		8
Oude Meer		5
Weteringbrug		4
Beinsdorp		3
Leimuiderbrug		3
Rozenburg		3
Boesingheliede		2
Burgerveen		2
Aalsmeerderbrug		1

Figuur 25: Meldingen verkeersonveilige situaties/locaties, 2021-2022 (bron: Gemeente Haarlemmermeer)



Figuur 26: Meldingen verkeersonveilige situaties/locaties, 2021-2022 (bron: Gemeente Haarlemmermeer)

Conclusie

Het aantal verkeersongevallen is gestegen, maar het aantal ernstig verkeerslachtoffers nam verder af. De meeste slachtoffers vielen wederom onder fietsers en bromfietsers en in de leeftijdscategorie 18 t/m 24 en 50 t/m 59 jaar. De meeste meldingen over verkeersonveilige situaties/locaties gaan over straten/wegen waar te hard wordt gereden, waar fout wordt geparkeerd, en waar de situatie onoverzichtelijk is. In de periode 2021-2022 zijn 23 verkeersveiligheidsknelpunten aangepakt (zie figuur 27).

Tussen 2021 – 2022 zijn 22 verkeersknelpunten in de gemeente aangepakt om de verkeersveiligheid te verbeteren:

Knelpunt	Knelpunt	Omschrijving oplossing
Pa Verkuijllaan Badhoevedorp	Badhoevedorp	Het zebrapad op de Pa Verkuijllaan t.h.v. de Adelaarstraat was onoverzichtelijk. Dit is verbetert door het aanbrengen van zebrapad-verkeersborden aan weerszijden van de rijbaan. Dit is al uitgevoerd.
Florence Nightingalestraat-Hoofdweg Westzijde Hoofddorp	Hoofddorp	Ter hoogte van Hoofdweg Westzijde/Florence Nightingalestraat gebeuren ('bijna'-)ongelukken door een onduidelijke situatie, ondanks geplaatste verkeersbord. Er zijn door ons daarom zogenaamde bochtstralen (> groen) en haaientanden aangebracht
Acropolis-fietspad Hoofddorp	Hoofddorp	Ter hoogte van Acropolis ontbrak de toegang tot het fietspad. Deze is aangelegd.
Kruispunt Mathilde Wibautstraat - Femina Mullerstraat	Hoofddorp	De bestrating op de drempel is vernieuwd en de oversteek verduidelijkt. Ook is het fietspad iets 'verschoven' zodat er meer ruimte is voor voetgangers.
Kruispunt Skagerrak-Sont/Grote Belt-Van Heuven Goedhartlaan	Hoofddorp	De afslag voor (brom)fietsers op het fietspad bij het kruispunt Skagerrak-Sont/ Grote Belt-Van Heuven Goedhartlaan is verlengd. Zo ontstaat minder oponthoud om vanaf de rijbaan het vrijliggende fietspad te bereiken.
Trottoir langs de Kruisweg ter hoogte van de Geniedijk	Hoofddorp	De stoeptegels van de Kruisweg ter hoogte van de Geniedijk lagen scheef. De tegels zijn opnieuw gelegd.
Langzaam verkeersverbinding Paxlaan - Kruisweg	Hoofddorp	Bij de Paxlaan – Kruisweg was niet duidelijk hoe de route voor wandelaars en fietsers liep. Deze route is nu met borden aangeven.
Waddenweg-Leenderbos rotonde Hoofddorp	Hoofddorp	De rotonde Waddenweg/ Leenderbos was onduidelijk voor automobilisten en fietsers. Er zijn voorrangsborden geplaatst en er zijn strepen aangebracht.
Fietsbrug Triangel nabij Burgemeester van Stamplein	Hoofddorp	Voor de palen op fietsbrug Triangel bij het Burgemeester van Stamplein zijn ribbels aangebracht. De fietsbrug werd als onveilig ervaren.
Broekermeerstraat-JC Beetslaan	Hoofddorp	De voorrangssituatie was hier onduidelijk en door het aanbrengen van voorrangsmaatregelen is deze situatie verduidelijkt.
Frankenburgsingel bij houten brug	Hoofddorp	De oversteekplaats bij de Frankenburgsingel is veiliger geworden door het aanbrengen van een zebrapad.
Boeingavenue Schiphol-Rijk	Schiphol-Rijk	Richting de Aalsmeerderdijk ontbrak een voetpad, deze is aangelegd.
Aansluiting fietspad op Hoofdweg westzijde	Nieuw-Vennep	Op het fietspad op de Hoofdweg Westzijde zijn voorrangsborden en haaientanden aangebracht om meer verkeersveiligheid te creëren voor fietsers.
30 km/u gebied Wikkestraat en omgeving	Nieuw-Vennep	Er zijn verkeersborden verplaatst, een verkeersdrempel aangelegd en er zijn punaises (opbolling in het wegdek) aangebracht
Uitgang parkeergarage Symfonie – Hoofdweg west	Nieuw-Vennep	De stopstreep bij de uitgang van de parkeergarage Symfonie – Hoofdweg Westzijde is verplaatst net als het voorrangsbord. Het zicht op het verkeer komende vanuit de parkeergarage werd als minder goed ervaren door de vrachtwagens die daar geparkeerd staan.
Kruispunt fietspad Geniedijk-Aalsmeerderweg	Rozenburg	Bij het kruispunt Aalsmeerderweg – fietspad Liniepad zijn voorrangsborden geplaatst en zijn lijnen aangebracht om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Hoofdweg-A44 Abbenes	Abbenes	De verkeersveiligheid van de fietsoversteek tussen fietspad Hoofdweg Oostzijde en het fietspad langs de A44 is verbeterd door het aanbrengen van voorrangsborden en lijnen
Waddenweg doseerinstallatie	Hoofddorp	Bussluis vervangen voor een doseerinstallatie, deze iets verderop op een handigere plek gelegd en bereikbaarheid van het Gezondheidscentrum voor fietsers verbeterd met een nieuwe fietsontsluiting.
Kruispunt Vijfhuizerweg - Stelling	Vijfhuizen	Met behulp van belijning de voorrangsregeling aangepast, waardoor het voor doorgaande fietsers logischer en daarmee veiliger is geworden.
Kruispunt Vijfhuizerweg - IJweg	Vijfhuizen	Volledige kruising gereconstrueerd. In plaats van 2x een afbuigende voorrang is het nu een gelijkwaardige viertakskruising geworden.
Verkeersplateau Hoofdweg West	Abbenes	In de Hoofdweg Westzijde is een verkeersplateau aangebracht om de snelheid van het autoverkeer af te remmen.
Kruispunt Aalsmeerderweg-Bennebroekerweg	Rijsenhout	Er zijn bliksemschichten en een stoep aangebracht om de kruising veiliger te maken. Inmiddels zijn ook de voorrangsborden vervangen waardoor het verkeer verplicht wordt om te stoppen.

Figuur 27: Aangepakte verkeersveiligheidsknelpunten, 2021-2022 (bron: gemeente Haarlemmermeer)

6. (Fiets)netwerken

Actieve mobiliteit

6.1 Hoge fietsparkeerdruk in directe omgeving van Hoofddorp centrum

Goede fietsparkeervoorzieningen helpen bij het bevorderen van het fietsgebruik, door het beter bereikbaar maken van zowel bestemmingen (zoals de grotere kernen) als het openbaar vervoer (fiets als voor- en natransport). De capaciteit en het aantal gestalde fietsen geven een beeld van het aanbod en gebruik van de stallingsvoorzieningen.

Figuren 28 en 29 laten zien dat hoge fietsparkeerdruk in Hoofddorp centrum voornamelijk voor kwam rondom het Burgemeester van Stamplein, op delen van de Marktlaan en op delen van de Tuinweg. De hoge fietsparkeerdruk rondom het Burgemeester van Stamplein kwam door de vele fietsen rondom supermarkt Dirk van den Broek en doordat de zuidingang van het overdekte gedeelte van het winkelcentrum aan het plein ligt. De hoge fietsparkeerdruk op de Marktlaan kwam doordat er links en rechts veel winkels zijn en fietsgebruikers hun fiets het liefst zo dicht bij de winkel die zij bezoeken parkeren. Daarnaast bevindt de oost ingang van het overdekte winkelcentrum zich aan de Marktlaan, wat ook zorgt voor een hogere fietsparkeerdruk. Ook was er sprake van hoge fietsparkeerdruk in de kruisende straten van de Marktlaan; de Tuinweg en de Concourslaan. Dit kwam niet zozeer doordat er veel geparkeerde fietsen zijn, maar vooral door het gebrek aan fietsparkeerplekken, wat het bezettingspercentage



Figuur 28: Fietsparkeerdruk centrum Hoofddorp (zaterdag 24 oktober 2020). Waarbij groen = fietsparkeerpercentage is lager dan 60 procent, geel = fietsparkeerpercentage ligt tussen de 60 en 85 procent, rood = fietsparkeerdruk boven de 85 procent.



Figuur 29: Fietsparkeerdruk centrum Hoofddorp (vrijdag 6 november 2020). Waarbij groen = fietsparkeerpercentage is lager dan 60 procent, geel = fietsparkeerpercentage ligt tussen de 60 en 85 procent, rood = fietsparkeerdruk boven de 85 procent.

enorm opschroeft. Ditzelfde gold voor de Kruisweg (gebrek aan fietsparkeerplekken), maar hier bevindt zich ook de noordingang van het overdekte winkelcentrum. Fietsgebruikers die vanaf de noordkant het overdekte winkelcentrum binnen komen moeten hun fiets op de Kruisweg parkeren, wat het bezettingspercentage op de Kruisweg omhooghaalt.

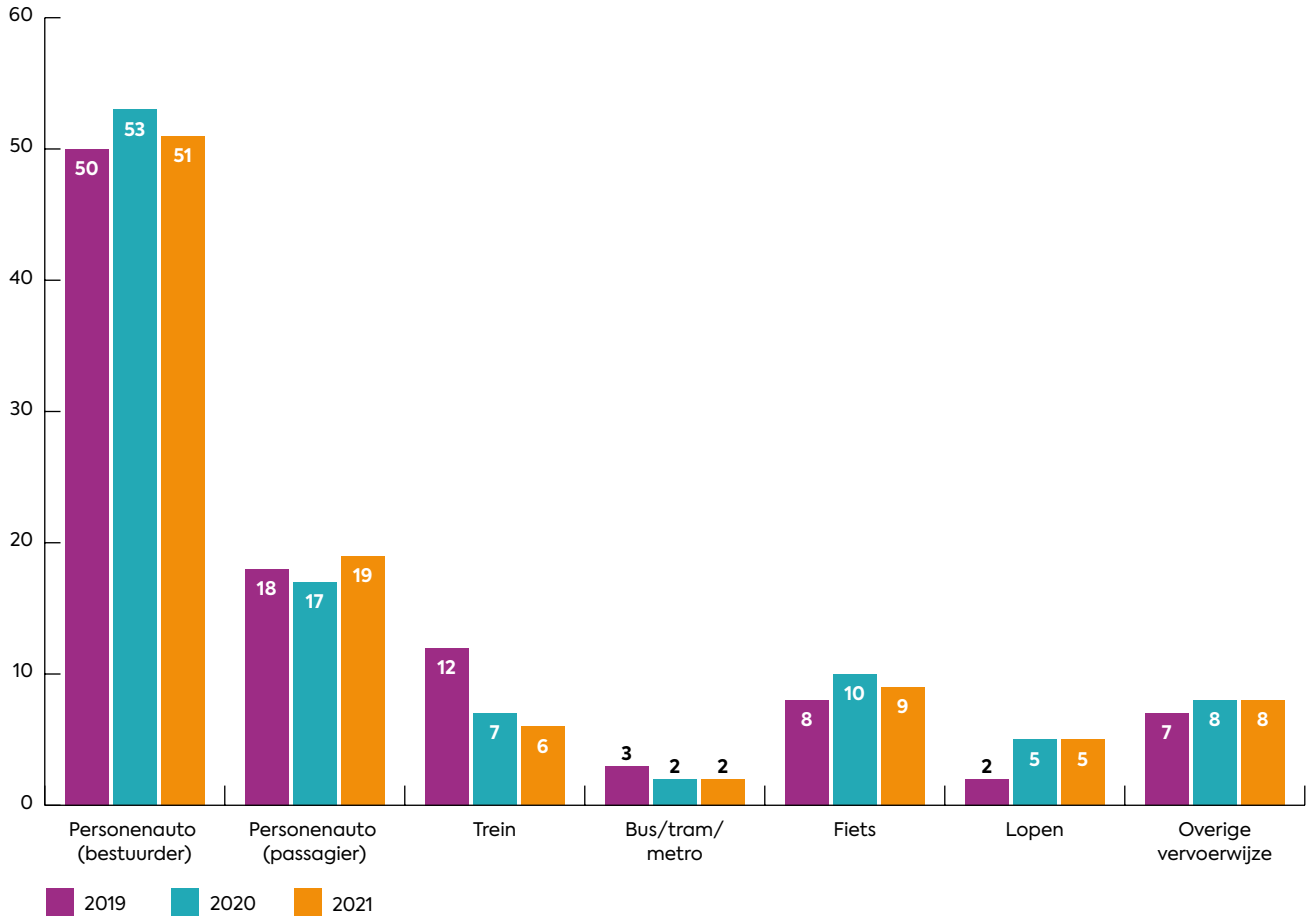
Conclusie

Op vier locaties in het centrum van Hoofddorp was de fietsparkeerdruk te hoog. Op twee daarvan (op de kruisende straten van de Marktlaan; de Tuinweg en de Concourslaan en op de Kruisweg) kwam dat omdat er onvoldoende fietsparkeervoorzieningen waren. In de winkelstraten en op het Burgemeester van Stamplein is de fietsparkeerdruk vooral te hoog omdat fietsers hun fiets het liefst zo dicht mogelijk bij de winkels parkeren.

6.2 70 procent van de ritten in de auto, korte afstanden (>1 km) het vaakst in de auto afgelegd

Jaarlijks wordt de verhouding tussen de verschillende vervoerwijzen gepubliceerd. De gegevens komen uit het 'Onderweg in Nederland' (ODiN) rapport van het CBS. Een verschuiving van de vervoerwijzekeuze is iets dat normaal gesproken pas op langere termijn zichtbaar wordt.

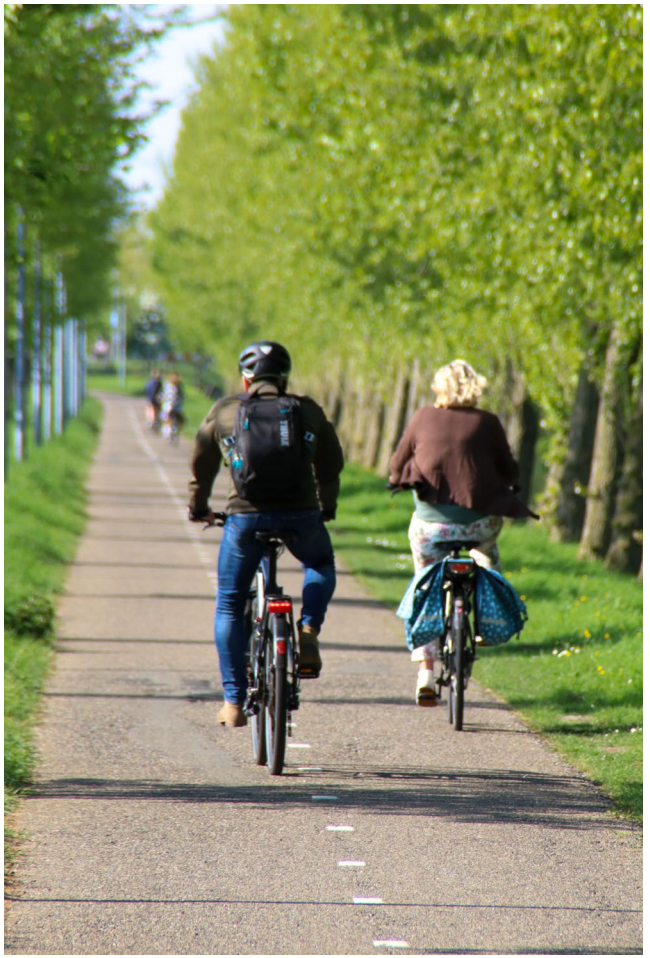
Omdat het onderzoek steunt op een beperkt aantal enquêtes in Haarlemmermeer is de onzekerheidsmarge relatief groot. Uit de beperkte set gegevens mogen slechts voorzichtig indicatieve conclusies worden getrokken.

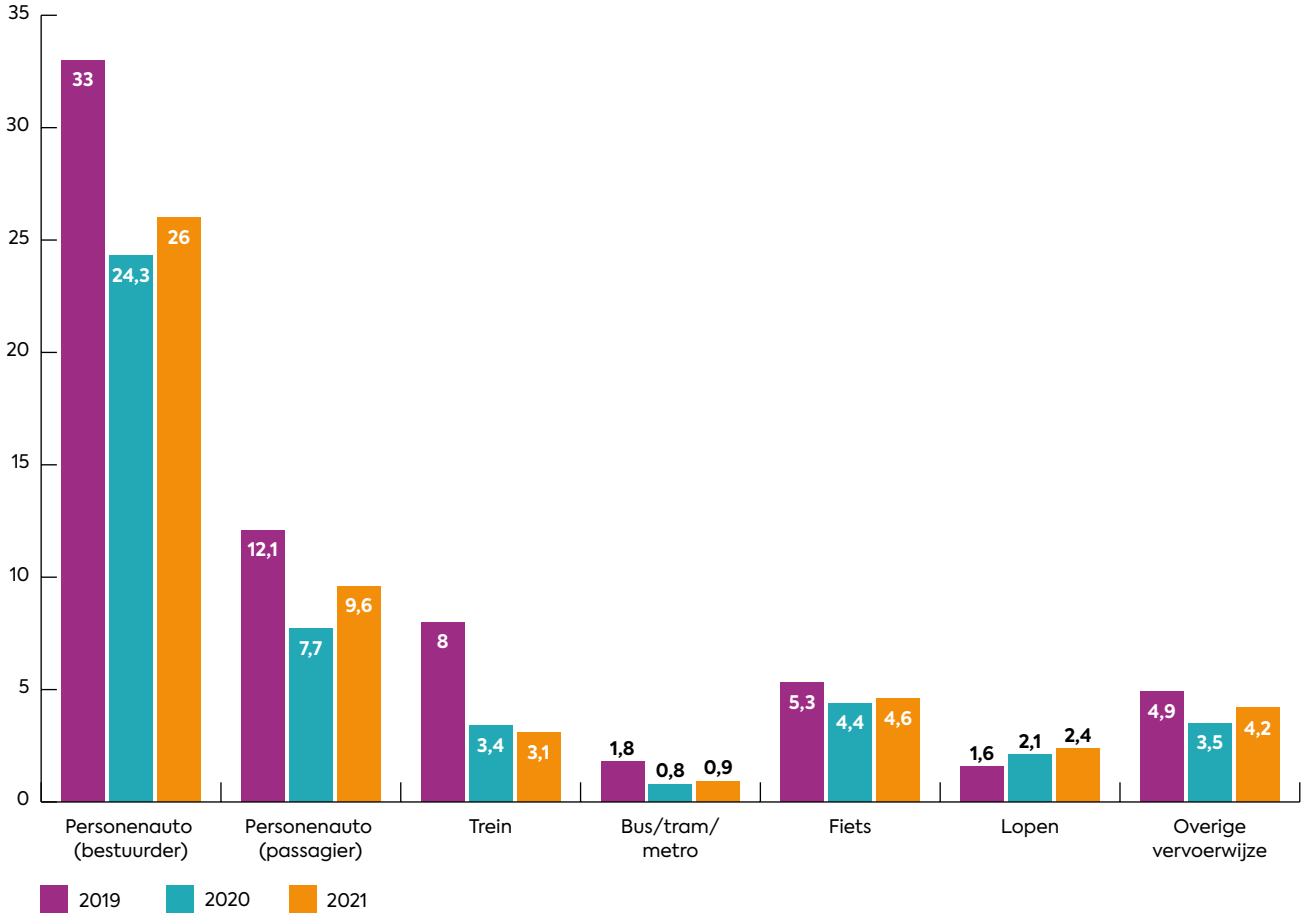


Figuur 30: Verplaatsingen per vervoerwijze als percentage van totaal vervoerwijzen, 2019-2021 (%) (bron: CBS)

Figuur 30 laat het beeld zien van de verdeling van de vervoerwijze in Haarlemmermeer en de ontwikkeling daarvan. De belangrijkste conclusie die nu uit deze gegevens getrokken kan worden is dat actieve mobiliteit (lopen en fietsen) binnen de gemeente voor slechts een klein deel van de verplaatsingen werd ingezet. Samen met het OV namen deze vervoerwijzen 22 procent van de ritten voor hun rekening. In 2019 was dit 25 procent. Deze ontwikkeling komt vooral door de afname in het aandeel treinreizigers. Het aandeel fiets en lopen nam juist wel toe.

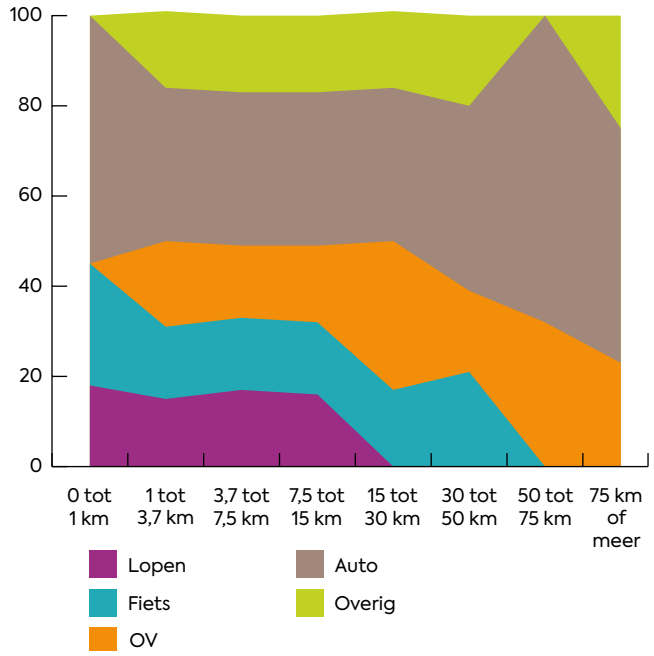
In 2021 (meest recente gegevens) werden weer meer kilometers afgelegd. Alleen het treingebruik nam (verder) af. Het fietsgebruik was (net als alle andere vervoerwijzen) nog niet op het 'oude' niveau, maar nam wel toe. De sterkste groei zat in verplaatsingen als passagier in de auto of met een ander vervoermiddel (waaronder o.a. brom- en snorfietsen, motoren en scootmobiels): een toename van zo'n twintig tot 25 procent. De meeste kilometers werden nog steeds met de auto als bestuurder afgelegd. Als aandeel in de totale reizigerskilometers namen de kilometers als autobestuurder licht af.





Figuur 31: Verplaatsingen per vervoerwijze in miljard kilometers, 2019-2021 (bron: CBS)

Het verband tussen de keuze van het vervoermiddel en de afstand per rit is opvallend (zie figuur 32). Op alle afstanden was de auto overheersend. Op korte afstanden tot één kilometer was het autogebruik zelfs meer dan de helft. Tot een afstand van vijftien kilometer werd zo'n zestien procent van de ritten lopend afgelegd. Het gebruik van de fiets op kleine afstanden tot één kilometer was met 27 procent relatief groot, maar ook tussen vijftien en 50 kilometer werd nog veel gefietst. Het OV-gebruik was aanzienlijk vanaf één kilometer en nam toe naarmate de afstand groter wordt.



Figuur 32: Vervoerwijzekeuze per afgelegde afstand, 2021 (Bron: ODiN, CBS)

Conclusie

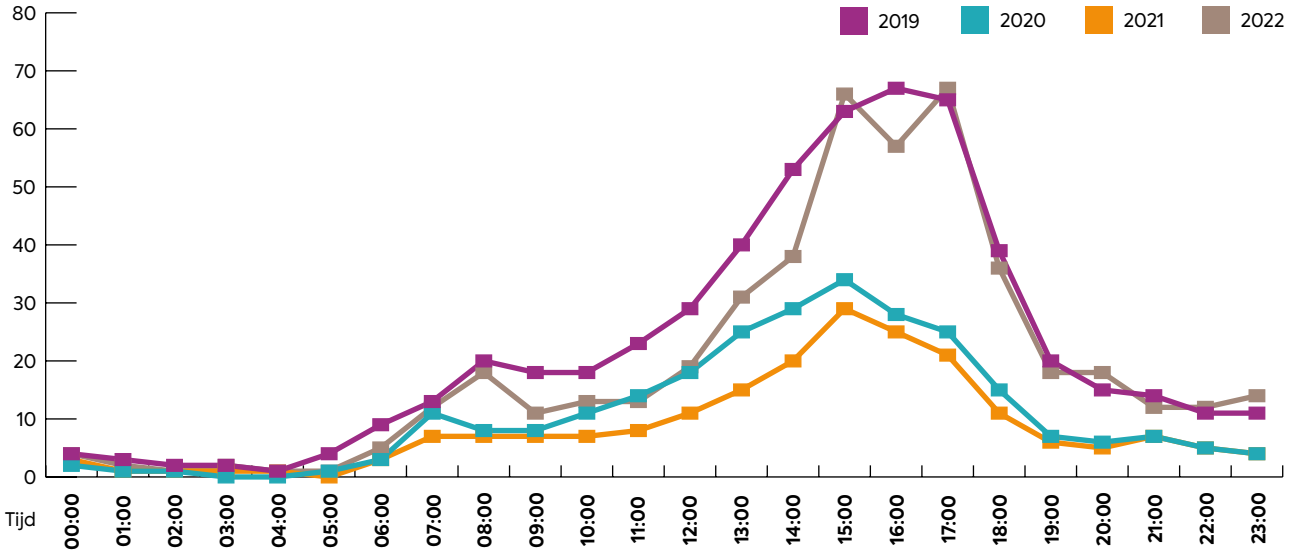
Voor zeventig procent van de ritten in Haarlemmermeer werd de auto gebruikt. Op de fiets was dit negen procent en met het OV was dit acht procent. De keuze van vervoerwijze ontwikkelt zich over een lange termijn. Verschuivingen in de modal split zijn klein en schommelen, zeker vanwege de COVID-19 maatregelen. Over de afgelopen drie jaar kunnen we zeggen dat het OV-gebruik (en vooral de trein) langzaam afneemt, terwijl lopen vaker werd gekozen. Het autogebruik was nog steeds het populairst.

6.3 Er werd weer meer gefietst, maar nog steeds minder dan in 2019 en meer verspreid over de dag

Het Onderweg in Nederland (ODiN) onderzoek geeft een globaal beeld van het aantal ritten in de gemeente dat op de fiets werd afgelegd. Een duidelijke ontwikkeling in het fietsgebruik is op basis van deze gegevens echter niet te geven. De tellingen van de gemeente geven hiervan een beter beeld.

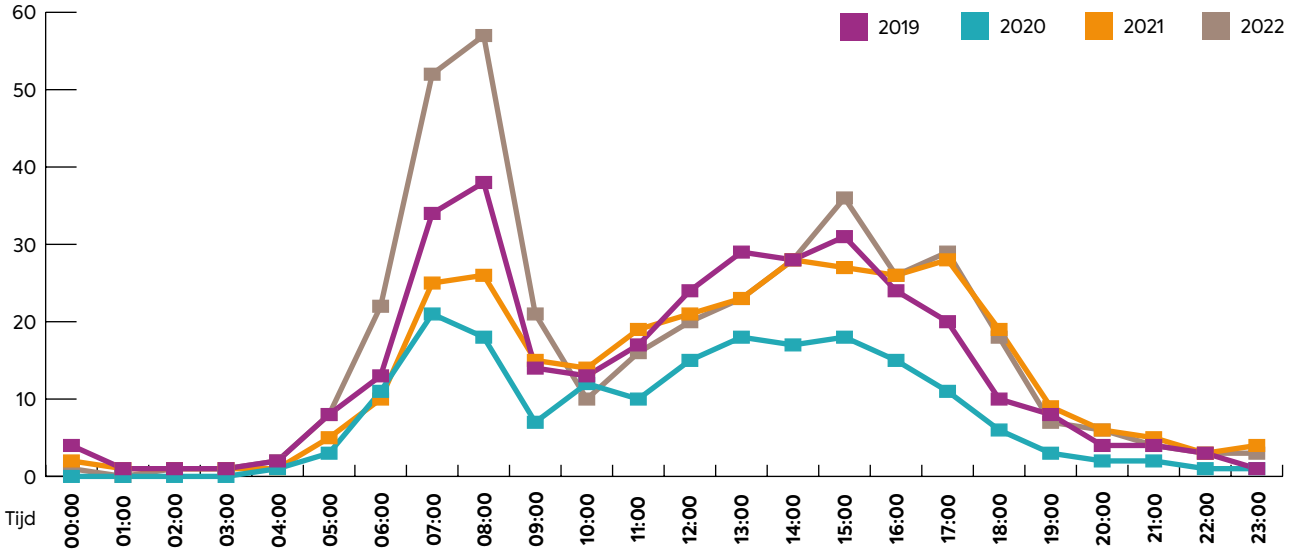
Onderstaande figuren laten zien dat het aantal fietsers, na een dip in 2020, op de meeste telpunten in de gemeente weer op het 'oude' niveau of zelfs daarboven zat. Het gaat hier om weekdagen (ma-vrij) op vijf meetpunten in de gemeente. De cijfers zijn van één rijrichting. De metingen in 2019 zijn eind september gedaan, in 2020 eind oktober, in 2021 eind november en in 2022 begin september. Het kan dus zo zijn dat de weersomstandigheden een rol hebben gespeeld. Opvallend is de afname (ongeveer 65 procent) van het aantal fietsers op de Schipholweg tussen het viaduct A9/A4 en de Schipholweg in 2021. En de afname (33 procent) van het aantal fietsers op de Hoofdweg tussen de Nieuwe Bennebroekerweg en de Noordelijke Randweg in 2022. Op de drie andere meetpunten zagen we meer fietsers dan in 2019. En zagen we in 2020 en 2021 nog een spreiding van fietsers over de dag, in 2022 waren de ochtend- en middagspitsen weer duidelijk waarneembaar.

Fietsverplaatsingen op de Schipholweg tussen viaduct A9/A4 en Schipholweg.



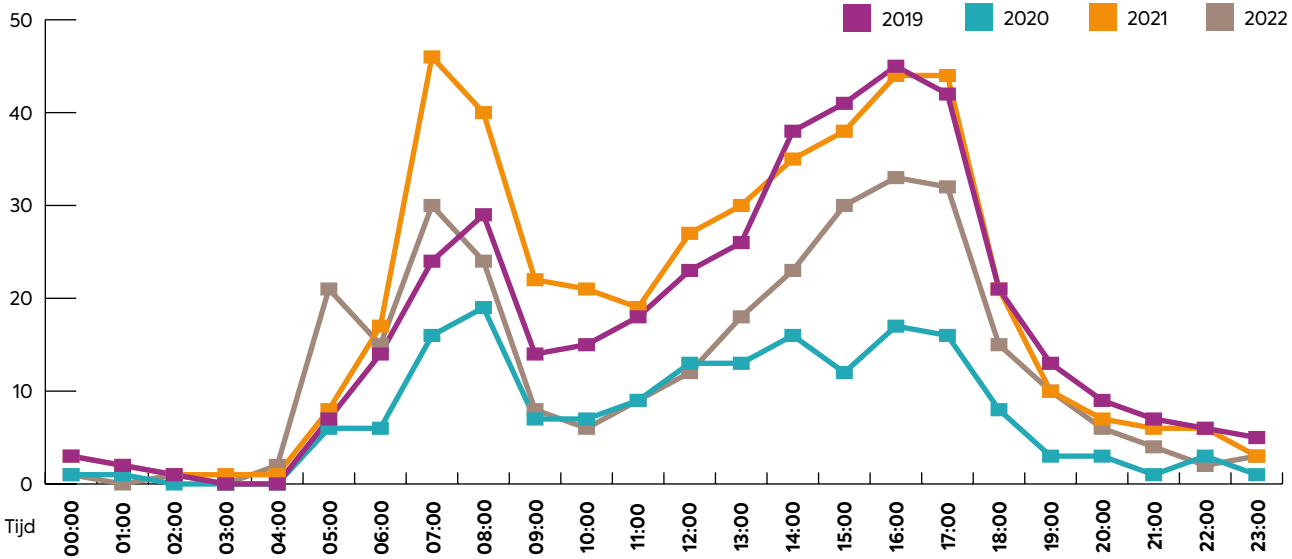
Figuur 33: Fietsverplaatsingen op de Schipholweg tussen viaduct A9/A4 en Schipholweg op gemiddelde werkdag, 2019-2021 (bron: NDW en VRA)

Fietsverplaatsingen op de Schipholweg tussen Vijfhuizerdijk en Kromme Spieringweg.



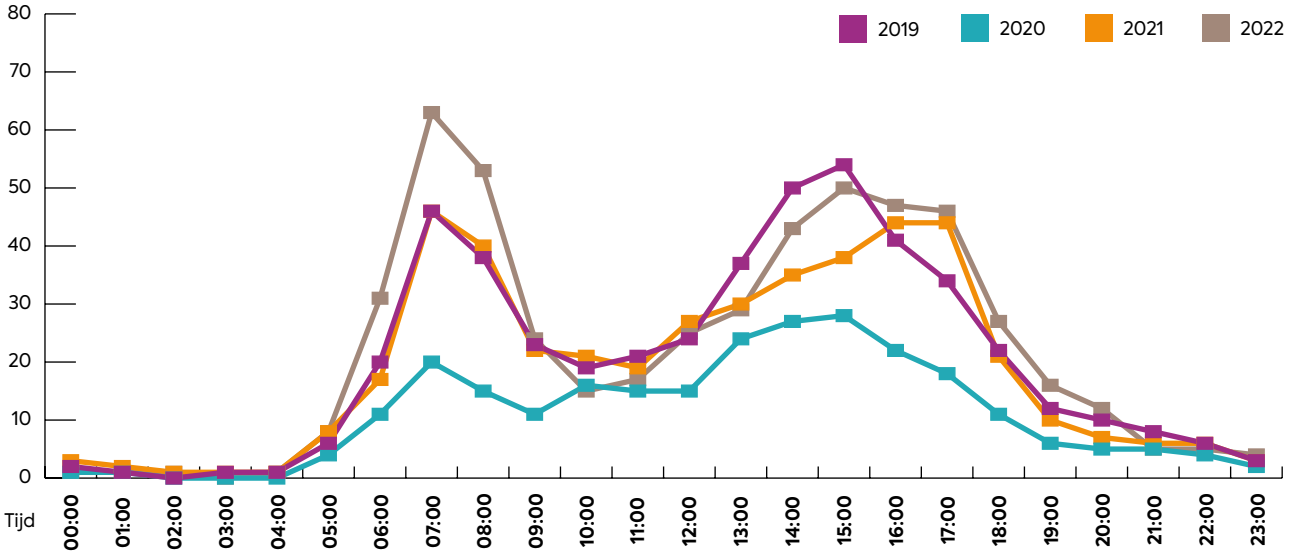
Figuur 34: Fietsverplaatsingen op de Schipholweg tussen Vijfhuizerdijk en Kromme Spierweg op gemiddelde werkdag, 2019-2022 (bron: NDW en VRA)

Fietsverplaatsingen op de Hoofdweg tussen Nieuwe Bennebroekerweg en Noordelijke Rondweg.



Figuur 35: Fietsverplaatsingen op de Hoofdweg tussen Nieuwe Bennebroekerweg en Noordelijke Randweg op een gemiddelde werkdag, 2019-2022 (bron: NDW en VRA)

Fietsverplaatsingen op de Hoofdweg tussen Weg om de Noord en Vijfhuizerweg.



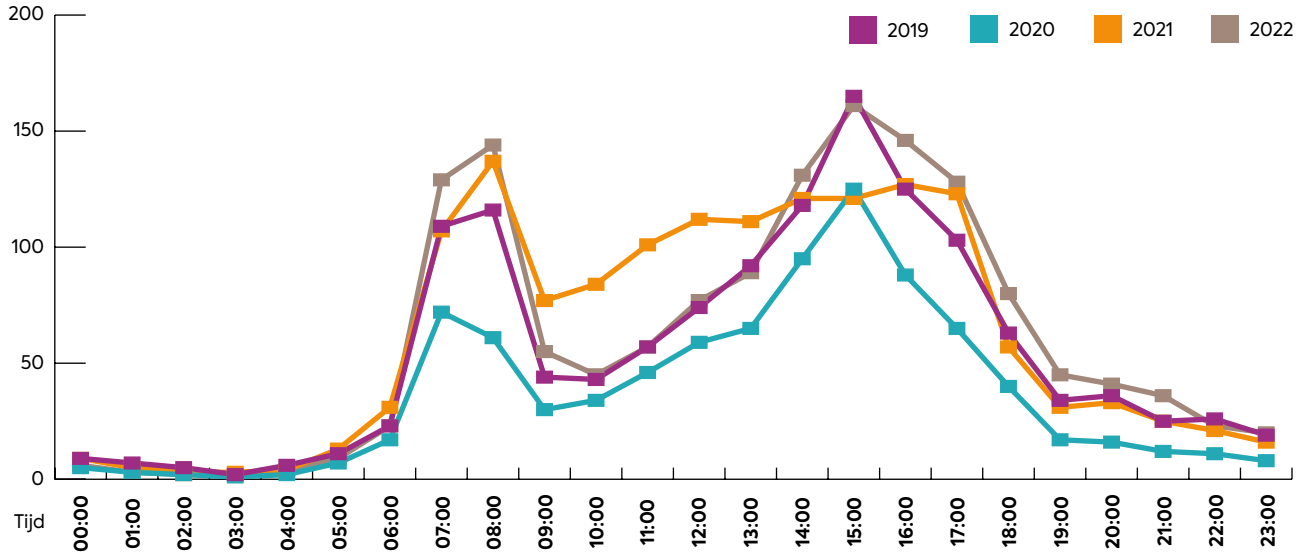
Figuur 36: Fietsverplaatsingen op de Hoofdweg tussen Weg om de Noord en Vijfhuizerweg op een gemiddelde werkdag, 2019-2022 (bron: NDW en VRA)

Conclusie

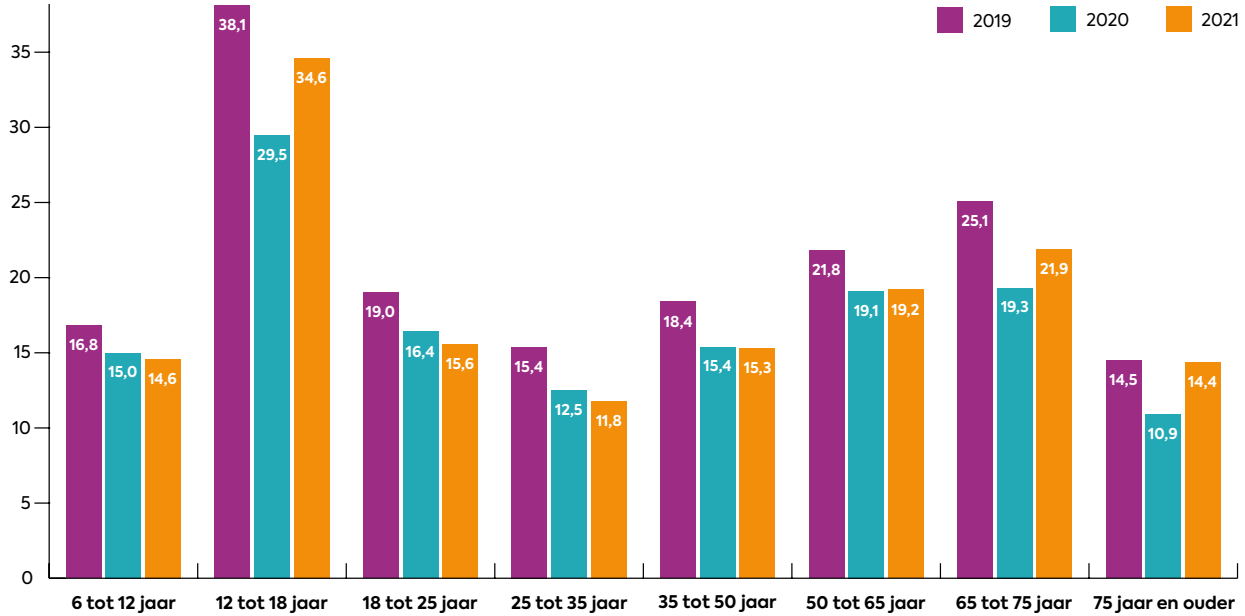
Op de meeste meetpunten waren in 2022 weer meer fietsers te zien. Op drie van de vijf meetpunten zagen we zelfs meer fietsers dan in 2019. In 2020 en 2021 zagen we nog een spreiding van het aantal fietsers over de dag, in 2022 waren de ochtend- en middagspitsen weer duidelijk waarneembaar.



Fietsverplaatsingen op de Kruisweg tussen Bennebroekerdijk en Spieringweg.



Figuur 37: Fietsverplaatsingen op de Kruisweg tussen Bennebroekerdijk en Spieringweg een gemiddelde werkdag, 2019-2022 (bron: NDW en VRA)



Figuur 38: Gemiddelde fietsafstand per persoon per week, 2019-2021 (bron: CBS)

6.4 Twaalf- tot achttien jarigen fietsten het vaakst, 25- tot 35-jarigen het minst. Meeste fietsritten voor boodschappen of winkelen

12- tot 18-jarigen zaten het vaakst op de (e-)fiets. Zij legden ook de meeste kilometers af: gemiddeld 34,6 kilometer per persoon per dag. 25- tot 35-jarigen stapten het minst vaak op de fiets. Zij fietsten in een gemiddelde week 11,8 kilometer.

Vooral door twaalf- tot achttienjarigen, 65- tot 75-jarigen en 75-plussers werd in 2021 meer gefietst dan in het jaar daarvoor. In de overige leeftijdscategorieën werd ongeveer dezelfde hoeveelheid of iets minder gefietst.
In een gemiddelde week stapten inwoners in 2021 4,5 keer op de fiets, één keer minder dan in 2019 en ongeveer gelijk aan 2020. Ook twaalf- tot achttienjarigen fietsten minder vaak, maar met 9,3 keer nog altijd bijna tweemaal zo vaak als de gemiddelde inwoner. Ook zes- tot twaalfjarigen zaten, ondanks dat ze minder vaak en minder ver fietsten dan in 2020, bijna zeven keer per week op de fiets en fietsten ruim 14,5 kilometer per week.

65- tot 75-jarigen fietsten minder vaak dan jongeren, maar als zij op pad gingen legden ze relatief veel kilometers af, bijna 22 kilometer per week. Dat is iets meer dan in 2020. Inwoners van 25- tot 35 jaar maakten met bijna twaalf kilometer per week de minste fietskilometers.

De meeste fietsverplaatsingen werden gemaakt om boodschappen te doen of te winkelen. De meeste fietskilometers werden voor recreatieve doeleinden afgelegd, zoals voor toertochten, wandelen en voor

	2019	2020	2021
Van en naar het werk	4,76	2,94	3,08
Zakelijk, beroepsmatig	0,28	0,28	0,28
Diensten, persoonlijke verzorging	0,49	0,35	0,42
Winkelen, boodschappen doen	2,59	2,31	2,24
Onderwijs volgen, cursus, kinderopvang	2,45	1,68	1,68
Visite, logeren	1,33	1,05	1,4
Uitgaan, sport, hobby	4,34	3,36	3,43
Toeren, wandelen	3,36	4,06	4,2
Overige reismotieven	1,12	1,12	1,05

Figuur 39: Gemiddelde fietsafstand per week, naar reismotief, 2019-2021 (bron: CBS)

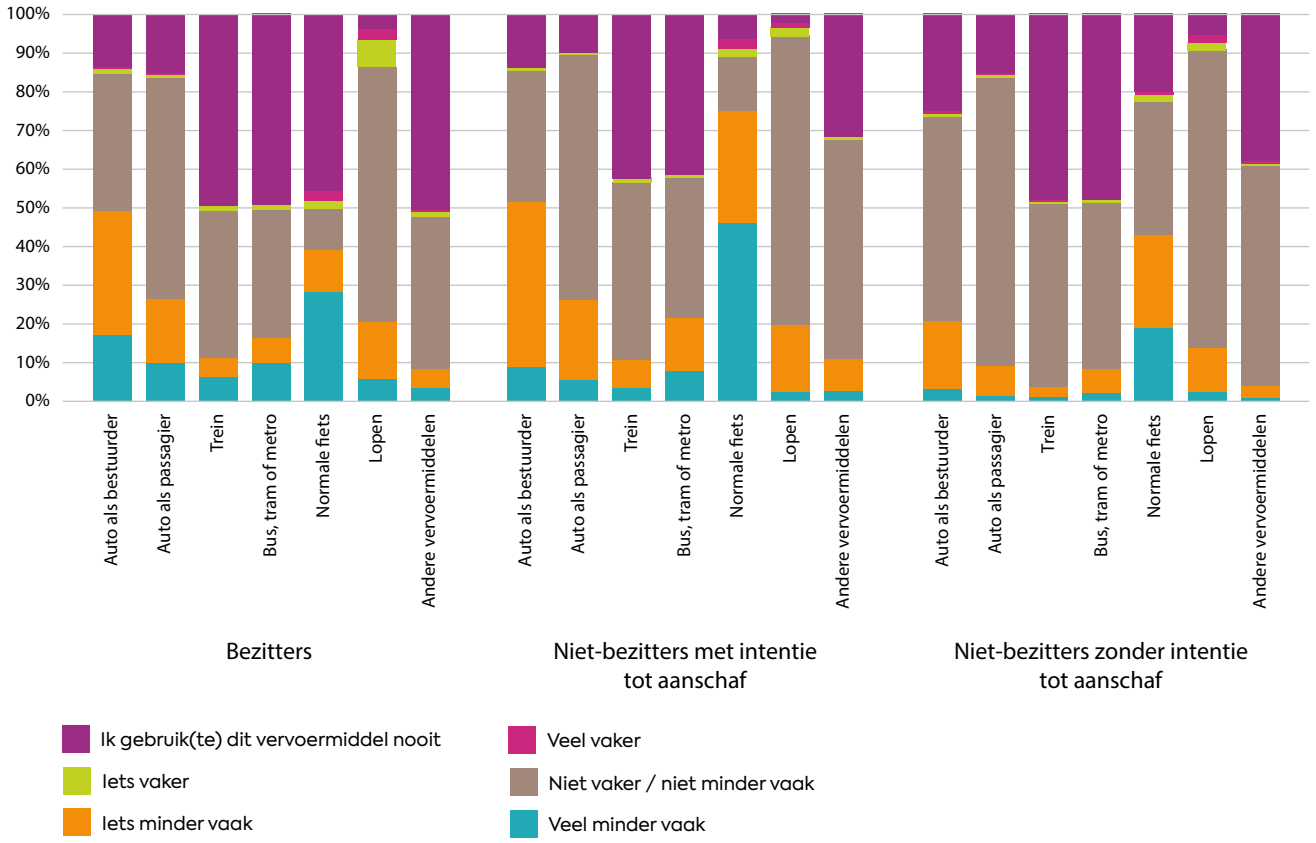
uitgaan, sport en hobby. Het gemiddelde van 4,2 kilometer per persoon per week voor het motief toeren en wandelen was 25 procent hoger dan in 2019. Voor werk en onderwijs werd in 2021 zo'n 35 procent minder gefietst.

Conclusie

Scholieren fietsten het vaakst en verst. Samen met 65-plussers zaten zij in 2021 ook weer veel vaker op de fiets. Inwoners van 25- tot 35 jaar maakten met bijna twaalf kilometer per week de minste fietskilometers. De meeste fietsritten werden gemaakt om boodschappen te doen of te winkelen. De meeste fietskilometers werden afgelegd voor recreatieve doeleinden.

6.5 Na aanschaf van een e-fiets neemt het gebruik van andere vervoermiddelen af, maar alleen voor de normale fiets is dit verschil significant

Als het gaat om de invloed van de elektrische fiets op het gebruik van andere vervoerwijzen, zien we dat bijna de helft van de mensen die een e-fiets bezit aangeeft dat zij de auto (als bestuurder) minder vaak (32 procent) of veel minder vaak (zeventien procent) gebruikten door de aanschaf van de e-fiets (let op: dit is een landelijk onderzoek en gaat dus niet specifiek over Haarlemmermeerders). Een klein deel van de e-fietsbezitters gaf aan minder gebruik te maken van de auto als passagier, de trein, de bus, tram of metro. Ongeveer een vijfde (21 procent) van de e-fietsbezitters gaf aan dat zij zich minder te voet verplaatsen sinds de aanschaf van een e-fiets. Daar tegenover staat een groep van ongeveer tien procent die juist vaker te voet reist.



Figuur 40: Mate van verandering in gebruik andere vervoerwijzen door de e-fiets (voor bezitters gaat het om hoe het reisgedrag naar eigen zeggen daadwerkelijk is veranderd, voor niet-bezitters gaat het om een verwachting na aanschaf van een e-fiets) (bron: KiM, 2022)

Bij zowel mensen die al een e-fiets bezitten als de mensen die de intentie hebben om een e-fiets aan te schaffen ligt de verwachting dat het gebruik van andere vervoermiddelen zal afnemen. Dat is het sterkst voor de normale fiets (75 procent) gevolgd door de auto als bestuurder (51 procent). Voor het openbaar vervoer is dat met 22 procent voor de bus, tram of metro en elf procent voor de trein een stuk minder (figuur 40).

Dit suggereert dat de aanschaf van een elektrische fiets voor een groot deel van de mensen leidt tot relatief sterke veranderingen in het reisgedrag. Het is daarom belangrijk te realiseren dat mensen zelf de effecten op het reisgedrag mogelijk overschatten (KiM, 2022). In een eerder onderzoek uit 2019 werd geconcludeerd dat na de aanschaf van een e-fiets enkel het gebruik van de normale fiets significant[8] vermindert. Ook voor andere vervoerwijzen zijn veranderingen gevonden, maar deze verandering bleken niet significant. In datzelfde onderzoek werd geconcludeerd dat de substitutie-effecten afhankelijk zijn van het reismotief. Specifiek voor woon-werk bleek namelijk dat het gebruik van de e-fiets resulteerde in een significante afname van zowel de normale fiets als de auto (als bestuurder).

Een herhaling met recentere data komt op dezelfde conclusies: enkel het aantal verplaatsingen en de afgelegde afstand met de normale fiets nam significant af na de aanschaf van een e-fiets. Hierbij gold dat de afname in het gebruik van de normale fiets minder sterk is dan de toename in gebruik van de e-fiets. Het netto-effect op fietsgebruik is dus positief (men fietst vaker en verder). Daarnaast maakt men minder verplaatsingen en legt men minder afstand af met de auto (zowel als bestuurder als passagier), de trein en te voet, maar deze verschillen zijn niet significant.
Ook het totaal aantal verplaatsingen en de totaal afgelegde afstand van alle vervoerwijzen samen daalde, maar deze daling is niet significant. Hoewel op individueel niveau het reisgedrag voor een deel van de mensen dus daadwerkelijk veranderde na de aanschaf van een e-fiets, kan op groepsniveau enkel worden geconcludeerd dat het gebruik van de normale fiets significant daalt. Er lijkt dus, zoals al eerder opgemerkt, sprake van enige overschatting van het effect dat de e-fiets heeft op het reisgedrag door mensen zelf.

[8] Statistische significantie geeft aan dat het onwaarschijnlijk is dat de resultaten op toeval gebaseerd zijn. Significantie wordt meestal aangeduid met een p-waarde (overschrijdingskans). In dit onderzoek is de drempel $p < 0.05$, wat betekent dat de kans vijf procent is dat de resultaten worden gevonden terwijl de nulhypothese waar is.

	Voor aanschaf	Na aanschaf	Verschil	p-waarde
Auto (als bestuurder)	52,5	43,4	-9,1	0,08
Auto (als passagier)	20	18,8	-1,2	0,79
Trein	12	7,3	-4,7	0,16
Bus, tram of metro	1,1	1,8	0,7	0,37
Normale fiets	7,2	2,3	-4,9	0,00*
E-fiets	2,5	11	8,5	0,01*
Lopen	2,4	1,8	-0,6	0,05
Totaal	**100,6**	**90,7**	**-9,9**	**0,19**

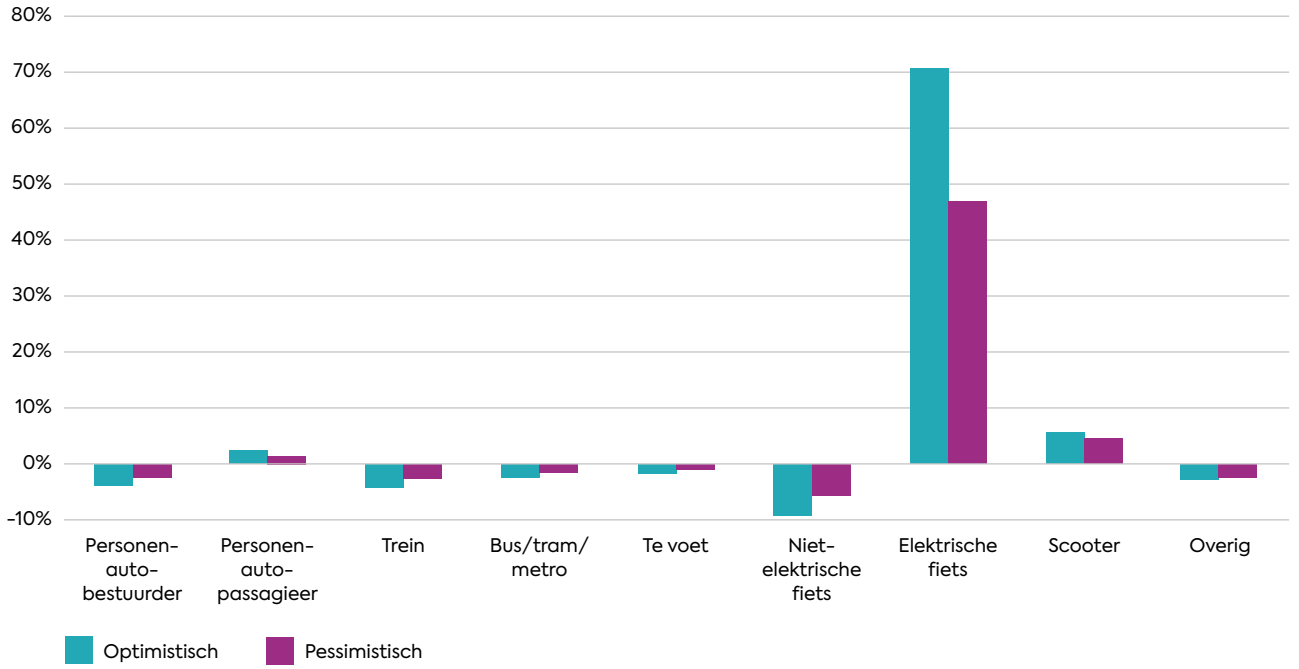
Figuur 41: Reisgedrag voor en na aanschaf e-fiets (reisafstand in km per drie dagen naar vervoerwijze, geen onderscheid naar motief) (bron: KiM, 2022)

	Aantal ritten (miljoen) en aandeel (%)		Afstand (miljoen km) en aandeel (%)	
	Bezitters	**Niet-bezitters**	**Bezitters**	**Niet-bezitters**
Auto (als bestuurder)	65,8 (30%)	372,1 (30%)	339 (40%)	1813 (40%)
Auto (als passagier)	5,8 (3%)	34,0 (3%)	25 (3%)	149 (3%)
Trein	0,2 (0%)	1,7 (0%)	1 (0%)	11 (0%)
BTM	1,4 (1%)	23,8 (2%)	8 (1%)	123 (3%)
Fiets	33,5 (15%)	589,5 (47%)	86 (10%)	1.903 (42%)
E-fiets	81,0 (37%)	21,8 (2%)	326 (38%)	86 (2%)
Lopen	17,0 (8%)	112,8 (9%)	12 (1%)	100 (2%)
Overig	11,9 (5%)	87,1 (7%)	54 (6%)	377 (8%)
Totaal	**217**	**1.243**	**851**	**4.562**

Figuur 42: Woon-werkverplaatsingen per jaar binnen acceptabele afstand (9,5 km voor bezitters en niet-bezitters) naar vervoerwijze (bron: KiM, 2022)

Voor woon-werk blijkt dat Nederlanders, op basis van acceptabele reistijden en gemiddelde reissnelheden, bereid zijn om 9,5 km af te leggen op de e-fiets. Wanneer we kijken naar ruimte voor groei, is vanuit duurzaamheidsoogpunt met name een verschuiving van de auto naar de e-fiets interessant. Zowel bij de bezitters van een e-fiets als de niet-bezitters gaat iets minder dan een op de drie woon-werkritten tot 9,5 km met de auto (als bestuurder). Een volledige verschuiving van de auto naar de elektrische fiets is echter niet realistisch. Vanuit het openbaar vervoer lijkt weinig ruimte voor substitutie door de e-fiets. Voor de trein heeft dit te maken met de afstanden die met de trein worden afgelegd. Deze zijn over het algemeen langer dan de acceptabele afstand met de e-fiets. Bus, tram en metro (BTM) ritten zijn daarentegen over het algemeen korter dan ritten met de trein. BTM wordt echter vaak als voor- of natransport gebruikt, waardoor het aandeel BTM in onderstaande tabel relatief laag is, omdat de tabel informatie over hoofdvervoerwijzen bevat en niet over voor- en natransport.

Verder is gekeken naar de opkomst van de e-fiets en het gebruik van andere vervoermiddelen in de komende vijf jaar. Figuur 43 laat zien dat er, door de aanschaf van een e-fiets, iets minder vaak en minder ver met de auto, te voet, de gewone fiets en het openbaar vervoer zal worden gereisd. Omdat het aantal respondenten die het openbaar vervoer gebruiken vrij klein is, is wel enige voorzichtigheid geboden bij de interpretatie van deze resultaten.



Figuur 43: Verandering afgelegde afstand per vervoerwijze over vijf jaren als gevolg van groei e-fietsbezit (bron: KiM, 2022)

Conclusie

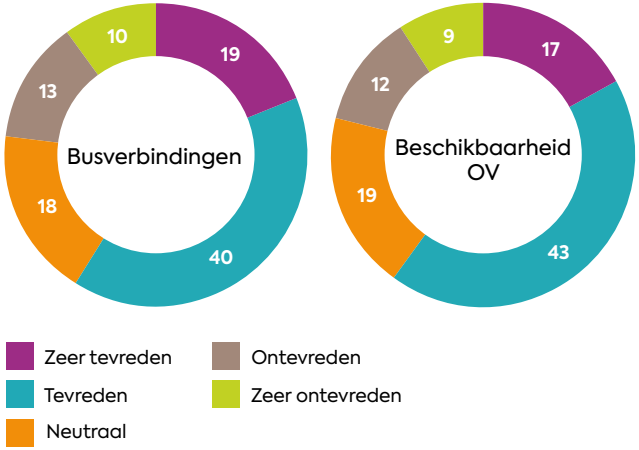
Mensen die een elektrische fiets hebben aangeschaft of overwegen aan te schaffen, verwachten vooral minder gebruik te maken van de gewone fiets en de auto. Ook verwachten ze minder gebruik te maken van het openbaar vervoer, maar die invloed is wel veel kleiner. Statistische tests laten echter alleen een duidelijk verband zien tussen de aanschaf van een elektrische fiets en het verminderd gebruik van een gewone fiets.

OV

6.6 Wisselend OV-gebruik, hogere reizigerstevredenheid

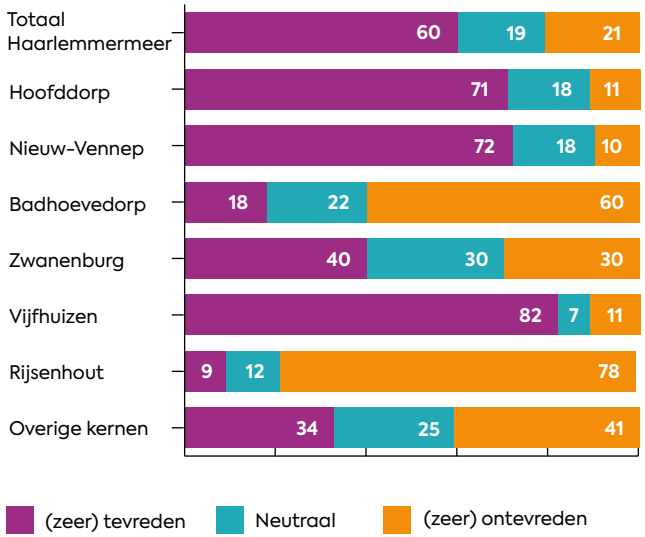
Uit gegevens van het ODiN komt naar voren dat 4,2 procent van de inwoners van Haarlemmermeer in 2021 iedere dag minimaal één keer gebruikt maakte van het OV. Dat is een halvering ten opzichte van 2019 (8,6 procent). Uit de OV-klantenbarometer blijkt dat de tevredenheid over het OV tussen 2019 en 2022 in het algemeen is toegenomen. Het oordeel over de bus van concessie Amstelland-Meerlanden ging van 8,0 naar 8,2; Haarlem-IJmond van 7,9 naar 8,1; Zuid-Holland Noord van 8,0 naar 8,1 en GVB van 7,8 naar 8,1 (bron: www.ov-klantenbarometer.nl).

Uit de bevolkingsenquête blijkt dat de meeste Haarlemmermeerders tevreden zijn over de busverbindingen en de beschikbaarheid van het openbaar vervoer in het algemeen. Inwoners van kernen buiten Hoofddorp en Nieuw-Vennep zijn vaker ontevreden over de beschikbaarheid van het openbaar vervoer.



Figuur 44: Tevredenheid over busverbindingen en beschikbaarheid van het openbaar vervoer, 2021 (%) (bron: Gemeente Haarlemmermeer)

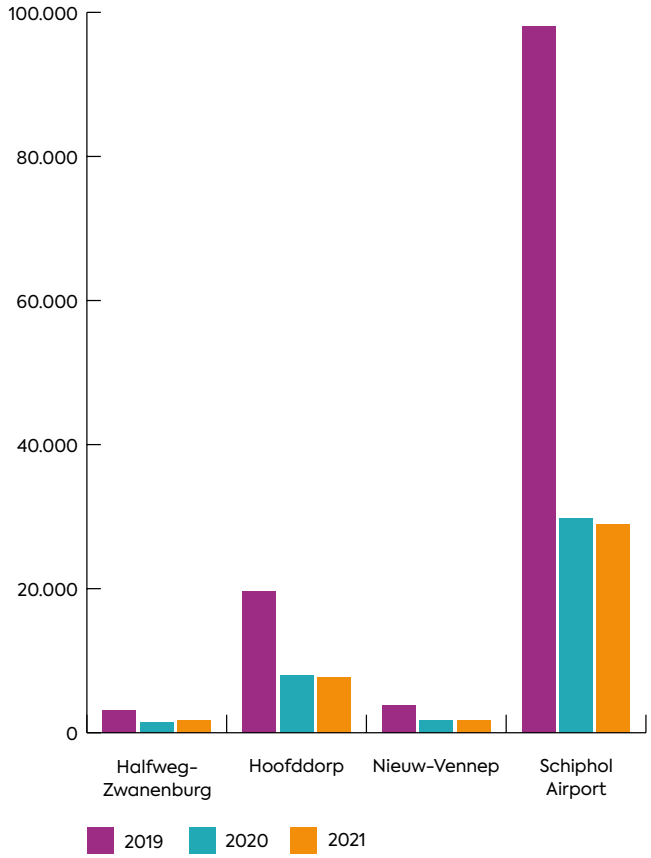
Om het gebruik van het openbaar vervoer binnen Haarlemmermeer in kaart te kunnen brengen, kan gebruik worden gemaakt van gegevens die met de OV-chipkaart worden verzameld. Op de treinstations Schiphol Airport en Hoofddorp zette de daling van het aantal treinreizigers die we in 2020 zagen verder door. Ten opzichte van 2019 daalde het aantal reizigers op Schiphol Airport in 2021 (meest recente cijfers) met 70 procent en op station Hoofddorp met 61 procent. Ook was het aantal overstappers op Schiphol Airport, ten opzichte van 2019, nog steeds minder dan de helft (59 procent).



Figuur 45: Tevredenheid over de beschikbaarheid van het openbaar vervoer, 2021 (%) (bron: Gemeente Haarlemmermeer)

Op de stations Nieuw Vennep en Halfweg-Zwanenburg nam het aantal reizigers licht toe, maar de aantallen lagen nog steeds respectievelijk 52 procent en 44 procent lager dan in 2019.





Figuur 46: Treinreizigers op een gemiddelde werkdag, 2019-2021 (bron: NS).

Overstappers

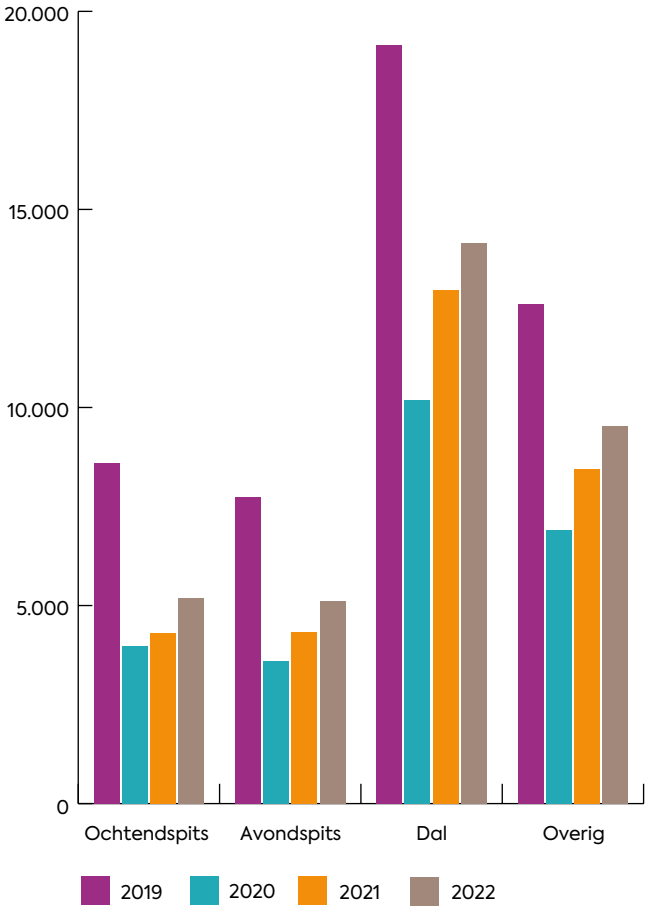


2021 **7.648** 2020 **7.577** 2019 **18.643**

Figuur 47: Overstappers op Schiphol van NS-trein op NS-trein op een gemiddelde werkdag, 2019-2021 (bron: NS)

Bus

In het busvervoer van de concessie Amstelland-Meerlanden was op werkdagen weer een lichte stijging in het aantal reizigers te zien. Ten opzichte van 2019 lagen de reizigersaantallen nog bijna 30 procent lager. Op de Haarlemmermeerse haltes van andere concessies (GVB, Zuid-Holland Noord en Haarlem-IJmond) zagen we eenzelfde trend.



Figuur 48: Busreizigers concessie Amstelland-Meerlanden op een gemiddelde werkdag, 2019-2022 (bron: Vervoerregio Amsterdam).

		2019	2020	2021	2022
ZHN	Ochtendspits	156	71	72	113
AML		8.596	3.965	4.304	5.200
GVB		16	27	55	
HIJ		145	52	78	108
ZHN	Dal	786	348	375	599
AML		19.150	10.196	12.974	14.153
GVB		360	218	318	
HIJ		143	52	109	136
ZHN	Avondspits	568	240	226	371
AML		7.725	3.591	4.334	5.104
GVB		232	88	142	
HIJ		72	32	57	75
ZHN	Overig	664	293	299	495
AML		12.604	6.892	8.441	9.535
GVB		127	49	82	
HIJ		62	24	46	35

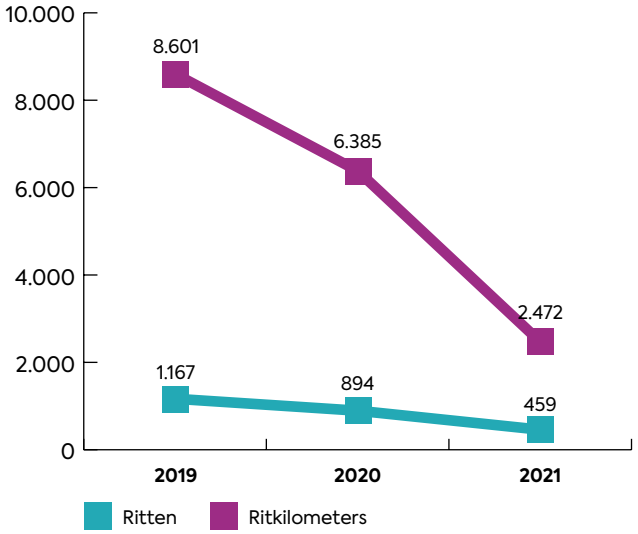
Figuur 49: Busreizigers concessies Amstelland-Meerlanden, Gemeentevervoerbedrijf (GVB), Zuid-Holland Noord (ZHN) en Haarlem-IJmond (HIJ) op een gemiddelde werkdag, 2019-2022 (bronnen: Vervoerregio Amsterdam, Connexxion, GVB).

MeerOV

Bij de MeerOV-bus zette de dalende trend in het aantal reizigers door: in 2021 daalde het aantal ritten met zo'n 50 procent. Met een gemiddelde afstand van 5,4 kilometer per rit is in 2021 gemiddeld genomen ook minder ver gereisd dan de jaren daarvoor.

Conclusie

Zo'n vier procent van de Haarlemmermeerders reisde dagelijks minimaal één keer met het openbaar vervoer. Het aantal reizigers in de bus nam, na een daling in 2020, weer toe. Het aantal Meer-OV reizigers is sinds vorig jaar nog verder afgenomen. Het beeld voor de trein is wisselend. Op de grote stations Schiphol Airport en Hoofddorp nam het aantal reizigers verder af; op de kleinere stations Nieuw-Vennep en Halfweg-Zwanenburg nam het aantal reizigers juist weer toe. De reizigerstevredenheid onder busreizigers is



Figuur 50: Ritten en ritkilometers MeerOV, 2019-2021 (bron: Gemeente Haarlemmermeer).

toegenomen. De meeste inwoners zijn tevreden over de busverbindingen en het openvaar vervoer in het algemeen. Buiten de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep ligt die tevredenheid wel een stuk lager.

6.7 Belangrijke voorzieningen om 'innovatie in mobiliteit' te stimuleren zoals laadpunten en deelauto's ontbreken op OV-knooppunten

Voor reizen wordt steeds vaker een combinatie van vervoerwijzen gebruikt. Knooppunten, of mobiliteithubs, moeten een aantrekkelijke en herkenbare omgeving zijn, comfortabel en veilig.

Figuur 51 laat zien dat de laadinfrastructuur op knooppunten voor zowel auto's als fietsers beperkt was, met alleen op Hoofddorp en Spaarne Gasthuis laadpunten voor auto's en op geen van de zeven knooppunten laadpunten voor elektrische fietsen. Op vijf van de zeven locaties werden deelfiets/-scooters verhuurd, maar in deelauto's was nergens voorzien. Dynamische reizigersinformatie en een wachtruimte was overal aanwezig. Een overdekte fietsenstalling was op vier van de zeven locaties aanwezig. Een toilet en watertappunt was alleen op de knooppunten Schiphol, Hoofddorp en Nieuw Vennep aanwezig.

	Schiphol	Hoofddorp	Nieuw Vennep	Halfweg-Zwanenburg	Spaarne Gasthuis	Knooppunt Schiphol Noord	Getsewoud Zuid
Abri of wachtruimte	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bewaakte fietsenstalling		✓					
Bus	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Deelauto							
Deelfiets-/Deelscooter	✓	✓		✓	✓	✓	
Dynamisch reizigers informatie systeem (Dris)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Fietsenstalling	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Fietskluis op abonnement			✓	✓			
Informatiezuil	(nee, wel serviceloket)	✓	✓	✓			
Kiosk	✓	✓					
Laadpunt voor auto's		✓ (in P+R)			✓ (in P+R)		
Laadpunt voor fietsen							
MeerOV		✓	✓	✓	✓		
NS Zonetaxi [9]		✓					
Overdekte fietsenstalling	✓	✓	✓		Half-overdekt	✓	
P + R		✓	✓	✓	✓		✓
Taxi	✓	✓		✓	✓		
Toilet	✓	✓	✓				
Trein	✓	✓	✓	✓			
Watertappunt	✓	✓	✓				
WiFi	✓						
Zitbank	✓						

Figuur 51: Beschikbaarheid voorzieningen bij OV-knooppunten.

Conclusie

De beschikbaarheid van voorzieningen op OV-knooppunten verschilt enorm. Een basisvoorziening als een toilet of watertappunt was op slechts drie van de zeven locaties aanwezig. Belangrijke voorzieningen om innovatie in de mobiliteit te stimuleren ontbraken bijna overal. Denk daarbij aan deelauto's en laadpunten voor zowel auto's als fietsen. Wel zijn alle knooppunten voorzien van dynamische reizigersinformatie.

[9] 2021 was het laatste jaar van de NS Zonetaxi.

Auto(parkeren)

6.8 Meer verkeer, meer vertraging, maar nog altijd minder dan in 2019

Voor een goed bereikbare gemeente zijn korte en betrouwbare reistijden van belang. Er moet voldoende doorstroming zijn op de regionale hoofdwegen. Figuren 52, 53 en 54 laten zien dat de verkeers-intensiteiten vooral op het hoofdwegennet (de A4 en A9) is toegenomen. In 2020 was daar geen vertraging te zien, en in 2021 en 2022 wel weer. Op bekende gemeentelijke knelpunten zoals de Lisserbrug, de Hoofdweg en rondom Station Hoofddorp ontstond in 2021 en 2022 meer vertraging dan in 2020. Wat verder opvalt is de vertraging op de Hoofdweg op het laatste stuk naar de Ringvaart toe. Dit kwam door wegwerkzaamheden. Ook was de Weg om de Noord en de Kruisweg, en dan met name in de richting van de A4, minder druk dan verwacht.

De meetpunten onderschrijven dit waarbij op alle punten de intensiteit op momenten flink en andere momenten slechts licht is gedaald. We baseren ons hier op zes meetpunten[10], verdeeld over de gemeente. Er is alleen op werkdagen gemeten, dus niet in het weekend maar wel tijdens vakanties. Er is niet gecorrigeerd voor eventuele wegwerkzaamheden.

Op de Driemerenweg tussen Vijfhuizerweg en Oude Schipholweg, de Leimuiderweg tussen de op-/afrit A4 en Valutaweg en de Driemerenweg tussen Venneperweg en Leimuiderweg lag de intensiteit in 2022 weer op het niveau van voor 2020.

[10] Op provinciale wegen. Op gemeentelijke wegen liggen geen vaste meetpunten.



Figuur 52: Gemiddelde vertraging op dinsdag en donderdag in november 2020 (bron: HERE via VIA)

Op de oprit naar de A4 in de richting van Amsterdam, vanaf Schiphol is het verkeer in 2022 verder toegenomen, maar lag het nog steeds zo'n 25 procent onder het niveau van voor 2020. Datzelfde geldt voor de Weg om de noord tussen de Van Heuven Goedhartlaan en de op-/afrit Hoofdweg oostzijde en de Kruisweg tussen de Rijnlanderweg en de Hoofddorpdreef.

Vooral in het eerste kwartaal van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 is de invloed van de lockdown/ avondklok duidelijk te zien. De meetpunten samen laten in 2022 ten opzichte van 2019 een afname in voertuigbewegingen zien van twaalf procent. Ten opzichte van 2021 nam het aantal voertuigbewegingen toe met vijftien procent.



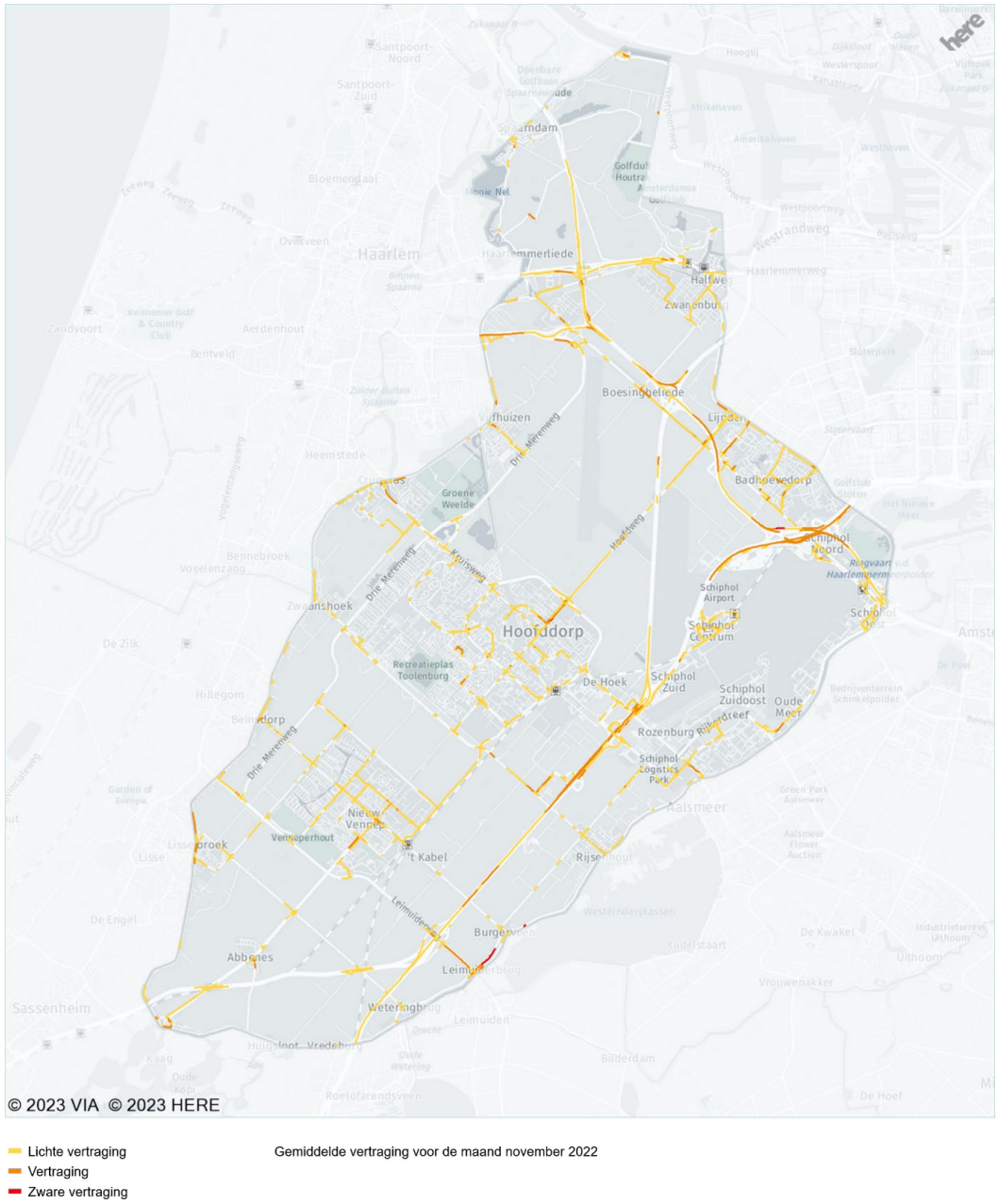


Figuur 53: Gemiddelde vertraging op dinsdag en donderdag in november 2021 (bron: HERE via VIA)

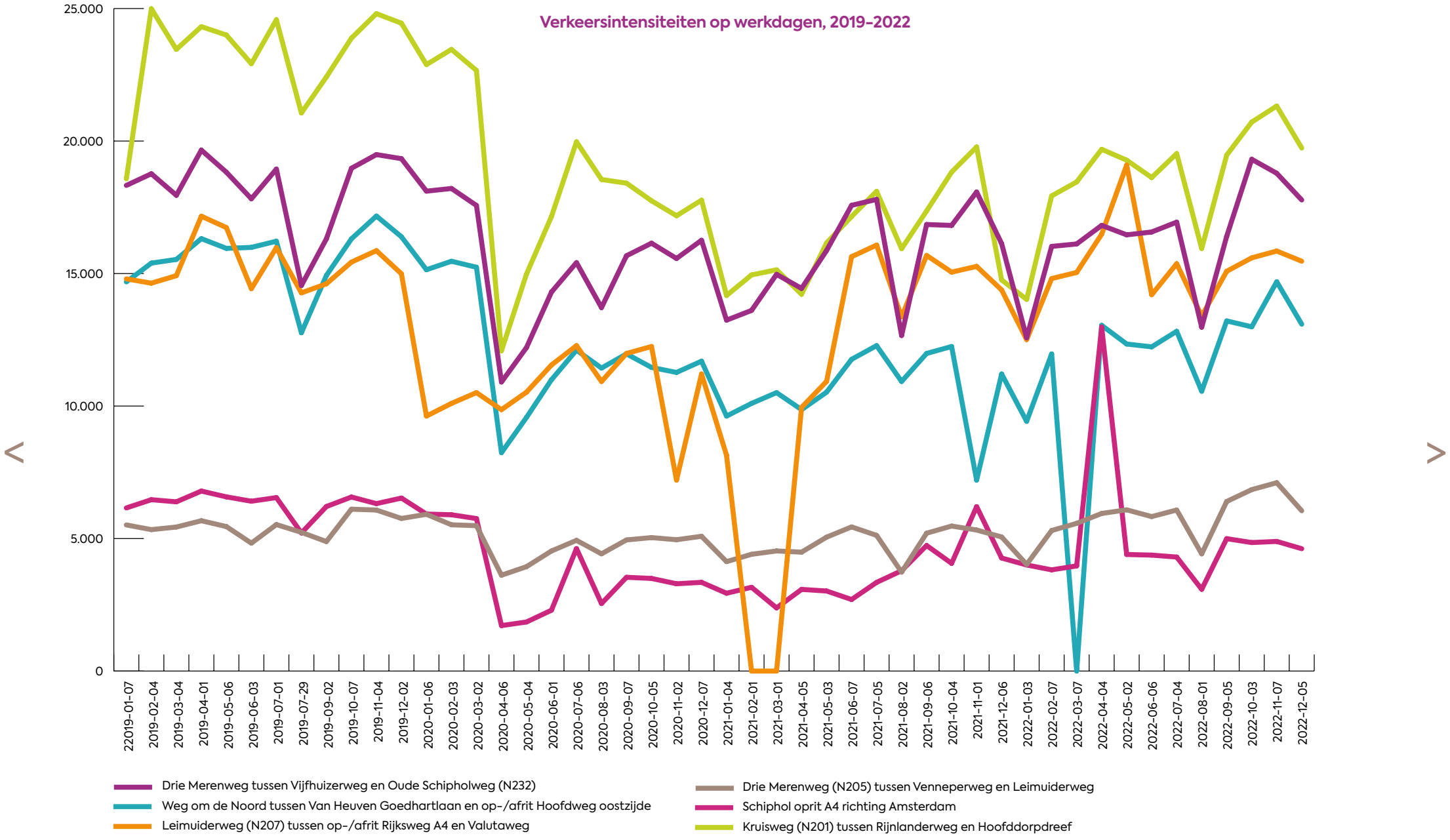
Conclusie

Het autoverkeer is toegenomen en was op een aantal locaties weer terug op het niveau van voor 2020. Met de toegenomen hoeveelheid verkeer zagen we ook meer vertraging ontstaan, met name op de hoofdwegen en op de bekende gemeentelijke verkeersknelpunten zoals de Lisserburg, de Hoofdweg en nabij station Hoofddorp. Ten opzichte van 2019 is het aantal voertuigbewegingen in 2022 met twaalf procent afgenomen. Ten opzichte van 2021 nam het aantal voertuigbewegingen toe met vijftien procent.





Figuur 54: Gemiddelde vertraging op dinsdag en donderdag in november 2022 (bron: HERE via VIA)



Figuur 55: Verkeersintensiteiten op zes meetpunten op werkdagen, totaal per week, 2019-2022 (bron: NDW)

7. Bijdrage van de gemeente

In het vorige hoofdstuk is de algemene ontwikkeling van de mobiliteit in Haarlemmermeer beschreven. De gemeente Haarlemmermeer leverde in 2021 en 2022 op verschillende manieren een bijdrage aan die ontwikkeling.

Hieronder volgt een korte toelichting op enkele stukken.

2021

Netwerkstudie
De Netwerkstudie is een uitwerking van de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348), Het doel van de Netwerkstudie is om een door PNH, VRA en onze gemeente gedragen beeld te krijgen van benodigde mobiliteitsmaatregelen. Hierdoor kunnen we direct oplossingsrichtingen uitwerken en projecten starten, omdat we in ieder geval niet meer nut en noodzaak hoeven vast te stellen. De Netwerkstudie is het kader en de basis voor de PNH, VRA en de gemeente om nu sneller tot structurele verbeteringen te komen. De netwerkstudie toont hoe het multimodale mobiliteitsnetwerk klaar gemaakt moet worden voor de toekomst, zodat onze gemeente naast goed bereikbaar ook een fijne leef- en werkomgeving blijft.

Alternatieve bekostiging Noord/Zuidlijn
In 2021 werd een belangrijke stap gezet in de voortgang van de besluitvorming over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn. Het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp bleek opnieuw het meest effectief in het oplossen van (inter)nationale en regionale knelpunten in bereikbaarheid. Ook maakt het extra woningbouw en arbeidsplaatsen mogelijk. In april 2021 nam het kabinet het advies van het Nationaal Groeifonds over om 1,5 miljard euro te reserveren voor het doortrekken van de metrolijn naar Hoofddorp. Rijk en regio hebben naar aanleiding van dit advies een verdiepend onderzoek gedaan naar de metro oplossing en deze vergeleken met alternatieve oplossingsrichtingen zoals trein en bus. Om het bedrag toegekend te krijgen is een aangepast voorstel nodig met een positief Maatschappelijk Kosten en Baten resultaat en perspectief op cofinanciering. Dat voorstel werd in 2021 nu ingediend.

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2022
Elk jaar wordt het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) vastgesteld, om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. Het eerste UPM (UPM 2020/2021) besloeg jaren 2020 en 2021 (2020.0000840). In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. In het UPM 2022 staan onder andere de volgende nieuwe opgaven: zoals het aanpassen kruispunt Rijnlanderweg/Bennebroekerweg, de verkenning fietspad Hoofddorp centrum via Lincoln park naar Park21, maatregelen in Hoofddorp Noord ter ontsluiting van de locatie AM Invest, doorstart van het ringdijkbeleid en de ontsluiting van Bols Pioniers. Ook hebben een aantal projecten een nieuwe invulling gekregen.

SOK Nieuwe Bennebroekerweg
De gemeente Haarlemmermeer, de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam hebben een samenwerkingsovereenkomst (SOK) getekend met concrete afspraken over de organisatie, planning en financiën van het project verbreding Nieuwe Bennebroekerweg. Om Hoofddorp Zuid, Nieuw-Vennep Noord en de te ontwikkelen woonwijken en bedrijventerreinen goed bereikbaar te houden, is het nodig om de komende jaren de infrastructuur aan te passen. Daarvoor wordt de (Nieuwe) Bennebroekerweg tussen de A4 en de N205 geschikt gemaakt om deze verkeersgroei op te kunnen vangen. Dat betekent onder andere dat delen van de (Nieuwe) Bennebroekerweg van 2×1 naar 2×2 rijstroken gaan en de kruispunten en rotondes, daar waar nodig, aangepast worden. Ook wordt gekeken waar en welke fietsverbindingen de (Nieuwe) Bennebroekerweg gaan kruisen en is er aandacht voor de inpassing in de omgeving. Bovendien wordt rekening gehouden met de eventuele komst van een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding.

Tweejarige pilot Deelauto's en pilot Felyx deelscooters
De gemeente faciliteerde in de parkeerverordening al deelauto's zonder vaste plek. Daarbij komt door de pilot nu de mogelijkheid om te parkeren op gereserveerde parkeerplaatsen voor deelauto's. Er werd gekozen voor een pilot van twee jaar om de effecten van deelauto's op autogebruik en parkeergedrag in Haarlemmermeer te monitoren en om te onderzoeken of dit beleid ook op lange termijn gevoerd kan worden.

Ook werd met deelscooter aanbieder Felyx een intentieverklaring getekend voor een pilot met deelscooters die op vaste plekken binnen servicegebieden teruggebracht moeten worden.

2022

Nota van B&W Instemmen met uitwerking voorkeursalternatief opwaardering Nieuwe Bennebroekerweg.
Op basis van de Samenwerkingsovereenkomst (SOK), die de gemeente Haarlemmermeer, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de provincie Noord-Holland 12 maart 2021 hebben ondertekend (2021.0000440), is gezamenlijk een gecombineerde verkenning en planstudie voor de opwaardering van de Nieuwe Bennebroekerweg uitgevoerd. Het resultaat van deze studiefase is het vaststellen van een voorkeursalternatief, een 'streep' op de kaart die het tracé bepaalt. Het voorkeursalternatief is uiteindelijk een samenstelling uit de vier onderzochte alternatieven geworden. In de uitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt tot een ruimtelijk ontwerp.

Nota Uitgangspunten uitvoering maatregelen laadinfrastructuur elektrische auto's (2022.0001500)
In 2022 is de dekkendheid van het netwerk geoptimaliseerd door aanvullend zestien locaties in de openbare buitenruimte te voorzien van laadvoorzieningen én waar mogelijk de huidige laadpalen te voorzien van twee laadpunten. Om vanaf 2023 een impactvolle bijdrage te kunnen leveren zijn zes uitgangspunten nader uitgewerkt. Daarbij is rekening gehouden met het te verwachten effect op de elektriciteitsinfrastructuur (risico van netcongestie) en het voorkomen van verrommeling van de openbare buitenruimte.

1. het in samenwerking met de MRA-E datagestuurd bijplaatsen van laadinfrastructuur
2. het gereguleerd toestaan van een verlengde privéaansluiting onderzoeken
3. mogelijk maken van laadpleinen(hubs) op plaatsen waar veel mensen samenkomen
4. het uitvoeren van een pilot met een laadplein in een wijk
5. het toepassen van innovaties
6. het ondersteunen en stimuleren van marktontwikkelingen

Nota van B&W Realisatieovereenkomsten Hoogwaardig Openbaar Verbinding, fiets- en voetbrug over de Ringvaart in Lisserbroek, onderdeel project hoogwaardig openbaar vervoer Noordwijk – Schiphol
Tussen Noordwijk en Schiphol komt een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding (HOV). Met een nieuwehalte bij het Fioretti College in Lisse en een nieuwe halte bij de geplande nieuwbouw in Lisserbroek-Noord. De aanleg van de HOV verbinding is een project van de provincies Noord- en Zuid-Holland, de gemeenten Noordwijk, Teylingen, Lisse, Haarlemmermeer en Vervoerregio Amsterdam. Deze partijen gaan twee realisatieovereenkomsten tekenen voor de realisatie van een HOV, fiets- en voetbrug over de Ringvaart tussen Lisse en Lisserbroek.

Nota van B&W Adaptieve Agenda van de Netwerkstudie Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 (versie 1 - 2023)
In de Adaptieve Agenda Mobiliteit Haarlemmermeer 2040 (adaptieve agenda) zijn de oplossingsrichtingen uit de Netwerkstudie nader beschreven en de kosten geraamd. Daarnaast zijn de maatregelen voor zover mogelijk gekoppeld aan de verschillende voorziene gebiedsontwikkelingen (Hoofddorp, Lisserbroek, Nieuw-Vennep West, Cruquius-Zwaanhoek en Badhoevedorp). Daarnaast is er een "pakket regionaal" en een aantal oplossingsrichtingen die voor alle gebieden gelden. De maatregelen zijn op basis van vier principes geprioriteerd en de oplossingsrichtingen per pakket zijn in tijd uitgezet. Alle oplossingsrichtingen zijn voorzien van een fasering (studiefase, planfase, realisatiefase) en per pakket is beschreven waarom de ene maatregel meer prioriteit heeft dan een andere. De gebiedsvisie Kruiswegcorridor is integraal onderdeel van de adaptieve agenda.

Nota van B&W Vrijgave verkeerstructuurplannen Nieuw-Vennep en Hoofddorp voor zienswijzen
In 2022 is in goed overleg met bewoners, wijkraden, ondernemers en andere betrokkenen een verkeersstructuurplan (VSP) voor Nieuw-Vennep en een VSP voor Hoofddorp opgesteld. Deze verkeersstructuurplannen zijn ook aan een breder publiek voorgelegd. Hiervoor zijn beide plannen voor zes weken ter inzage gelegd voor reacties. In een nota van beantwoording wordt duidelijk gemaakt wat we met deze reacties doen. Als hier reacties uit voortkomen waardoor de VSP's nog gewijzigd moeten worden, worden deze wijzigingen verwerkt. Dit leidt uiteindelijk tot twee definitieve VSP's die ter vaststelling aan de

raad worden voorgelegd. Dit zal in het eerste kwartaal van 2023 gebeuren.

Raadsvoorstel Uitvoeringsprogramma mobiliteit 2023, monitoring mobiliteit en kredietaanvraag F200
Elk jaar wordt het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (UPM) vastgesteld, om uitvoering te geven aan het mobiliteitsbeleid zoals dat is vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. In het UPM wordt gestreefd een volledig overzicht van maatregelen te geven, die gevolgen hebben voor het mobiliteitssysteem. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2023 bevat geen nieuw beleid, maar geeft uitvoering aan eerder vastgesteld beleid. Met dit raadsvoorstel is ook aanvullend krediet gevraagd voor de doorfietsroute Haarlem - Amsterdam (F200). De F200 is de meest directe fietsverbinding tussen de twee grootste gemeenten van Noord-Holland en maakt onderdeel uit van het (door)fietsnetwerk rond Schiphol.

Raadsvoorstel Ontwikkelingen doortrekking Noord/ Zuidlijn naar Hoofddorp (Geheim)
Tijdens het jaarlijkse rijk/regio overleg (BO MIRT) is besloten dat er een verkenning gestart zal worden naar de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp. Hiermee is de daadwerkelijke doortrekking een stap dichterbij gekomen. Het raadsvoorstel gaat in op recente ontwikkelingen en de bijdrages van de diverse partijen en is derhalve geheim.



8. Vooruitkijken

Ieder jaar zet het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) de belangrijke ontwikkelingen rond mobiliteit in Nederland op een rij.

De toekomst is altijd al onzeker geweest maar door de coronapandemie, de oorlog in Oekraïne en de dreiging tussen China en Taiwan is die onzekerheid alleen nog maar groter geworden. Daarom schetsen we waar mogelijk ontwikkelingen via 3 scenario's: een basis-scenario, een minder-scenario en een meer-scenario. De scenario's verschillen in omgevingsonzekerheden (onder andere economische en demografische ontwikkelingen), (tijdelijke en structurele) corona-effecten en (potentiële) aanbodtekorten (zoals afschaling in het ov en chiptekort bij de e-fiets). Aannames die voor mobiliteitsgroei minder gunstig zijn, zijn gegroepeerd in het minder-scenario, de voor mobiliteitsgroei gunstigere aannames in het meer-scenario. Het basis-scenario zit globaal in het midden. Er ontstaat het volgende beeld:

Wegverkeer: Het wegverkeer op het hoofdwegennet komt volgens het basis- en meer-scenario in 2023 weer boven het niveau van 2019 uit; in het minder-scenario is dat in 2024. Voor 2027 ramen we een groei van de afgelegde afstand van veertien procent (basis-scenario), twintig procent (meer-scenario) en zeven procent (minder-scenario) ten opzichte van 2019. Mogelijk is de congestiegroei op sommige dagen minder sterk dan voorheen door een betere spreiding als gevolg van meer thuiswerken.

Trein: Het treinverkeer komt volgens het basis-scenario in 2026 weer boven het niveau van 2019 uit. In het meer-scenario is dit in 2024; in het minder-scenario pas na 2027. In 2027 komen we ten opzichte van 2019 tot een groei van drie procent (basis-scenario), een groei van negentien procent (meer-scenario), en een daling van elf procent (minder-scenario).

BTM: Het bus-, tram- en metroverkeer komt volgens het basis-scenario in 2024 weer boven het niveau van 2019 uit. In het meer-scenario is dit in 2023; voor het minder-scenario pas na 2027. In 2027 komen we ten opzichte van 2019 tot een groei van zes procent (basis-scenario), een groei van negentien procent (meer-scenario) en een daling van negen procent (minder-scenario).

Fiets: Het fietsverkeer komt in het basis- en het meer-scenario in 2022 weer boven het niveau van 2019 uit. In het minder-scenario blijft het niveau in 2022 nog rond dat van 2019. In 2027 komen we ten opzichte van 2019 tot een groei negen procent (basis-scenario), twaalf procent (meer-scenario) en acht procent (minder-scenario).

Goederenvervoer: De vervoersprestatie lag in 2021 al boven het niveau van 2019. Voor 2027 ramen we een groei van acht procent ten opzichte van 2019.

Luchtvaart: Het aantal luchtpassagiers komt naar verwachting rond 2025 weer boven het niveau van 2019 uit. Voor 2027 ramen we een groei van zeven procent ten opzichte van 2019.

Dat de mobiliteit via verschillende vervoerwijzen op de langere termijn weer boven het niveau van 2019 uitkomt, heeft onder andere te maken met demografische en economische ontwikkelingen.

Metropoolregio Amsterdam en het rijk hebben een gezamenlijk toekomstbeeld opgesteld voor de bereikbaarheid van onze regio. Dit multimodaal toekomstbeeld gaat uit van een aantal sturingsprincipes die verstedelijking en mobiliteit op elkaar afstemmen en zich nadrukkelijk richten op het benutten van bestaande mobiliteitsnetwerken en alternatieven die de groei van mobiliteit in het algemeen verminderd. Het effect van deze sturingsprincipes moet tot uiting komen in de te treffen mobiliteitsmaatregelen en kan effect hebben op de hierboven geschetste scenario's.

Toekomstbeeld	Wegverkeer hoofdwegennet	Reistijdverlies hoofdwegennet	Fiets	Trein	BTM	Goederen-vervoer	Luchtvaart
2027 t.o.v. 2019	Afgelegde afstand (voertuigkm)	Tijd (uur)	Afgelegde afstand (km)	Afgelegde afstand (reizigerskm)		Afgelegde afstand (tonkm)	Reizigers-bewegingen (mld)
Minder-scenario	+7%	Kleinere toename	+8%	-11%	-9%		
Basis-scenario	+14%	Toename	+9%	+3%	+6%	+8%	+7%
Meer-scenario	+20%	Grotere toename	+12%	+12%	+19%		