

Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer 2022-2023

April 2024

gemeente
Haarlemmermeer

Inhoudsopgave

Voorwoord **3**

Prettig bewegen in Haarlemmermeer **4**

1. Inleiding **6**

2. Wonen **7**
2.1 Bereikbaarheid voorzieningen neemt licht af, maar blijft binnen twintig minuten 7

3. Leefbaarheid **8**
3.1 Uitstoot stikstofdioxide en fijnstof boven WHO-advieswaarde 8

4. Duurzame mobiliteit **9**
4.1 CO_2-uitstoot verkeer en vervoer afgelopen vijf jaar licht gedaald 9
4.2 Aantal en gebruik publieke laadpunten groeit gestaag 9

5. Verkeersveiligheid **11**
5.1 Evenveel verkeersongevallen als in 2019 11
5.2 Lager aantal ernstige verkeersgewonden dan in 2019 11
5.3 Fietser steeds vaker verkeersslachtoffer 12
5.4 Nieuwe verkeersongevallenconcentraties in top drie 13

6. (Fiets)netwerken **14**
6.1 We lopen en fietsen meer, gebruik van OV en auto neemt af 14
6.2 Aanzienlijke daling bus- en treinreizigers 15
6.3 Gebruik doorfietsroutes iets afgenomen 15

7. Bijlage **16**

Voorwoord

Haarlemmermeer is en blijft in beweging. Het aantal woningen, inwoners en banen in de gemeente neemt in de komende jaren flink toe. Daarom moeten we blijven investeren om de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente op orde te houden. Zo zorgen we ervoor dat iedereen zich veilig, snel en comfortabel kan verplaatsen. Ook verplaatsen steeds meer inwoners en bezoekers zich per elektrische auto en wordt de (elektrische) fiets voor steeds langere afstanden gebruikt. Deze trend vraagt om een toename van het aantal laadvoorzieningen en een verbeterd fietsnetwerk.

Dergelijke uitdagingen vragen om een ambitieus beleid. Het verkeer- en vervoersbeleid van de gemeente voor de periode 2018-2028 wordt beschreven in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer. De vorderingen op weg naar het halen van de ambities in het beleid worden ieder jaar gemeten in de Monitor Mobiliteitsvisie. Deze laatste editie gaat over de jaren 2022 en 2023.

De monitor toont de actuele stand van zaken op het gebied van bereikbaarheid en mobiliteit in de gemeente Haarlemmermeer. Dat doet het aan de hand van vijf thema's: wonen, leefbaarheid, duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en (fiets)netwerken. Wat duidelijk naar voren komt in de monitor is dat de effecten van corona op verkeer en vervoer nog steeds merkbaar zijn. Inwoners werken vaker thuis in vergelijking met de periode voor corona. De effecten daarvan zijn terug te zien binnen alle vijf de thema's.

Aan het begin van de huidige collegeperiode hebben we de ambitie uitgesproken om te zorgen dat onze inwoners binnen 20 minuten van huis naar de belangrijkste voorzieningen als school, werk, winkels of de huisarts kunnen komen. In Haarlemmermeer 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.

Waar er op het gebied van, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de uitbreiding van het fietsnetwerk goede vorderingen worden gemaakt lijken de ambities op het gebied van uitstoot door mobiliteit lastig haalbaar. Gelukkig gaat het met de uitbreiding van het aantal openbare laadvoorzieningen en de verduurzaming van het OV de goede kant op.

Op de volgende pagina's leest u hoe Haarlemmermeer op het gebied van mobiliteit in de toekomst naar voren beweegt. Ik wens u veel leesplezier!

Marja Ruigrok
Wethouder Verkeer & Vervoer

Prettig bewegen in Haarlemmermeer

De effecten van corona op verkeer en vervoer zijn ook in 2022 en 2023 merkbaar. In vergelijking met de periode vóór corona werken Haarlemmermeerders nu vaker thuis. Deze trend is waarneembaar bij elk van de thema's.



Bereikbaarheid school, werk en voorzieningen binnen 20 minuten
Alleen lopend zijn bepaalde voorzieningen niet binnen 20 minuten bereikbaar, wel waken voor teruggang.



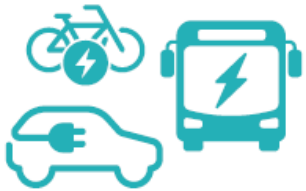
Gemeente



De luchtkwaliteit langs infrastructuur voldoet in 2030 aan de WHO-advieswaarden
Uitstoot stikstofdioxide en fijnstof aanzienlijk boven WHO-advieswaarden.



Vervoerregio Amsterdam



In 2030 stoot mobiliteit 55% minder CO_2 uit dan in 1990
In het huidige tempo stoten we in 2030 25% minder CO_2 uit dan in 1990.



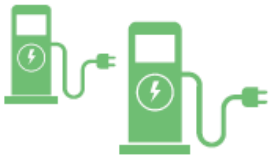
Vervoerregio Amsterdam



In 2025 stoot OV in concessie geen CO_2 meer uit
In Haarlemmermeer rijden enkele buslijnen nog niet uitstootvrij.



Vervoerregio Amsterdam



Verdubbeling aantal openbare laadvoorzieningen in 2026 t.o.v. 2022
In het huidige tempo is in 2027 het aantal laadvoorzieningen verdubbeld.



Gemeente



Het aantal ongevallen neemt jaarlijks af
Er zijn iets minder ongevallen dan vóór corona.



Gemeente



In 2050 zijn er zo min mogelijk verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden
Het aantal ernstige verkeersslachtoffers ligt lager dan vóór corona.



Vervoerregio Amsterdam



Het aandeel lopen / fiets / publieke mobiliteit neemt toe
Het gezamenlijke aandeel stijgt, maar de auto blijft het voornaamste vervoermiddel.



Vervoerregio Amsterdam

1. Inleiding

De Mobiliteitsmonitor toont de stand van zaken van verkeer en vervoer binnen Haarlemmermeer. Over dit onderwerp is veel interessante informatie beschikbaar. Om ervoor te zorgen dat deze monitor een coherent geheel blijft zijn enkele keuzes gemaakt:

1) <u>Het doel van de monitor is om bestaande concrete doelstellingen te monitoren</u>
   De stippen aan de horizon zijn met name door de gemeente of de Vervoerregio Amsterdam (VRA) gezet. Het Beleidskader Mobiliteit (2023, BBV/2023/12542) van de VRA is een Regionaal Verkeer- en Vervoerplan en is zodoende bindend voor inliggende gemeenten. Goed om te noemen is dat er op het gebied van mobiliteit veel doelstellingen bestaan, maar dat deze lang niet allemaal concreet zijn.

2) <u>De monitor zich richt op het tonen en duiden van trends</u>
   De monitor dient als objectieve thermometer op het gebied van mobiliteit. Waar stonden we en waar staan we nu? Hoe verhoudt dit zich tot de rest van Nederland? En hoe kunnen we dit soort ontwikkelingen verklaren? Deze vragen staan centraal in dit document. De monitor richt zich niet op de voortgang van projecten. Deze informatie komt aan bod in de Voortgangsrapportage Mobiliteit, die driemaal per jaar met de raad wordt gedeeld.

3) <u>De monitor kan worden toegepast als controle-instrument</u>
   Overeenkomstig de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348) wordt beleid opgesteld en uitgevoerd middels vier fasen: *plan*, *do*, *check* en *act*. In de *check*-fase worden de voorgaande twee beleidsfases geëvalueerd. De monitor is een instrument dat zich goed leent voor deze derde fase.

4) <u>De monitor volgt de thema's van de Investeringsagenda Mobiliteit</u>
   In 2023 is de Investeringsagenda Mobiliteit 2024 - 2027 (7644588) aan de raad voorgelegd. In deze monitor komen de vijf thema's van de investeringsagenda terug (wonen, leefbaarheid, duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid en (fiets)netwerken).

Als kanttekening is het goed om het grillige karakter van data te benadrukken. Niet over elk onderwerp bestaat betrouwbare data die verspreid is over de meest recente jaren en relevante schaalniveaus. In het coalitieakkoord Toekomstbestendig Groeien staat bijvoorbeeld het streven om te zorgen voor voldoende parkeermogelijkheden voor fiets en auto. Hierover is geen structurele data voorhanden, met uitzondering van het centrum van Hoofddorp. Dit gebied is echter te klein om een uitspraak te doen over parkeermogelijkheden voor fiets en auto in geheel Haarlemmermeer.

2. Wonen

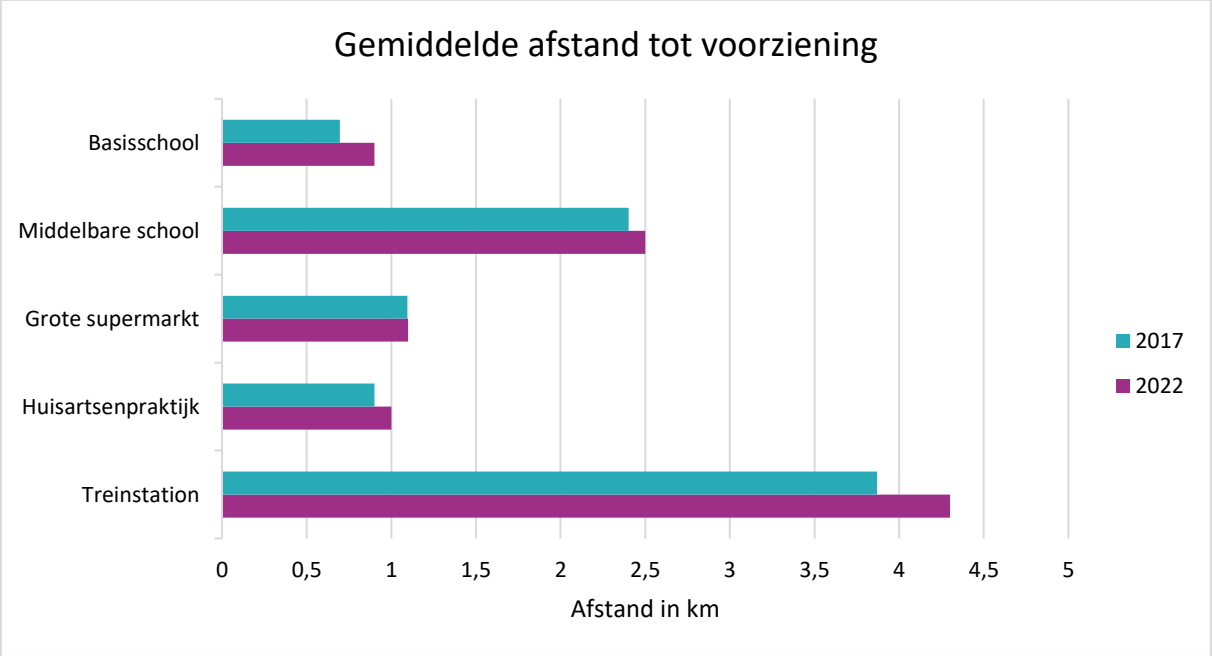
2.1 Bereikbaarheid voorzieningen neemt licht af, maar blijft binnen twintig minuten

Het CBS registreert jaarlijks de gemiddelde afstand tot een aantal voorzieningen. Binnen Haarlemmermeer is tussen 2017 en 2022 de bereikbaarheid van de belangrijkste voorzieningen een fractie afgenomen (zie Figuur 1). In het merendeel van de gevallen komt dit door de toevoeging van woningbouw. In Tudorpark (Hoofddorp) en Wickevoort (Cruquius) zijn bijvoorbeeld geen scholen gebouwd, aangezien omliggende wijken voldoende ruimte bieden voor nieuwe leerlingen. Daarnaast is de gemiddelde afstand tot treinstations vooral toegenomen doordat Quatrebras en Wickevoort niet nabij een station liggen.

In het coalitieakkoord staat dat iedereen binnen 20 minuten van en naar school, werk of winkels dient te kunnen gaan. Uitgaande van een snelheid van vier kilometer per uur legt een voetganger in 20 minuten 1,3 kilometer af. Een fietser kan in dezelfde tijd vijf kilometer overbruggen (bij 15 km/u). Dit betekent dat -gemiddeld- drie van de vijf genoemde voorzieningen goed te voet bereikbaar zijn en dat alle voorzieningen -gemiddeld- op minder dan 20 minuten fietsafstand liggen.

De daadwerkelijke afstand tot elke voorziening verschilt per inwoner. Bijlage 1 toont per voorziening de gemiddelde afstand naar elke woonplaats. Merk op dat de genoemde afstanden -net als in Figuur 1- gebaseerd zijn op verharde (auto)wegen. Fiets- en voetpaden zijn dus niet in de CBS-berekening meegenomen. Dit betekent dat de afstanden in Figuur 1 en Bijlage 1 in werkelijkheid anders -veelal korter- zijn voor fietsers en voetgangers.

Figuur 1: Gemiddelde afstand tot voorzieningen Haarlemmermeer 2017-2022
(bron: CBS, bewerking gemeente)



3. Leefbaarheid

3.1 Uitstoot stikstofdioxide en fijnstof boven WHO-advieswaarde

Op het gebied van mobiliteit bestaan drie doelstellingen voor leefbaarheid, allen van de VRA:

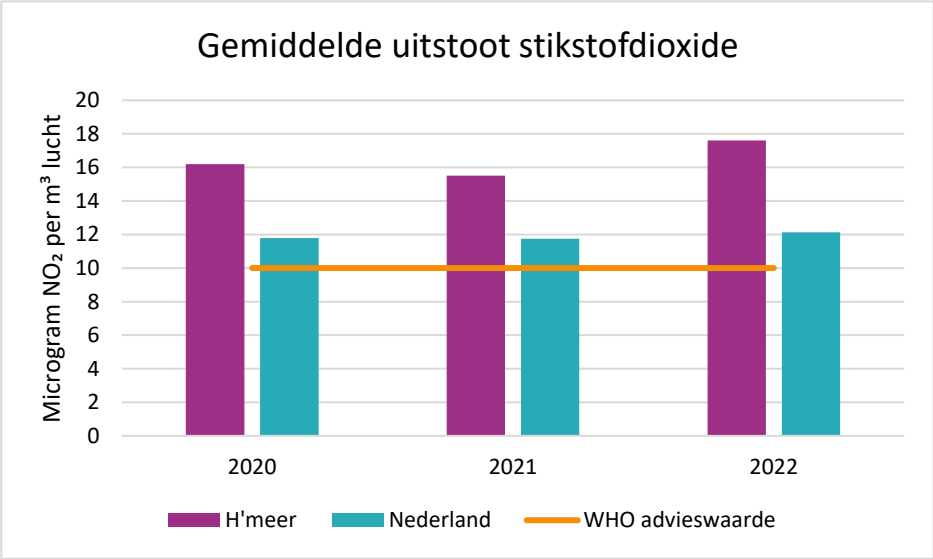
1) Luchtkwaliteit langs infrastructuur voldoet in 2030 aan de WHO-advieswaarden.
2) Geluidsniveau langs infrastructuur voldoet in 2030 aan de WHO-advieswaarden.
3) In 2050 komen we zo dicht mogelijk bij een mobiliteitssysteem zonder uitstoot van schadelijke stikstofverbindingen.

Alleen voor de eerste doelstelling bestaat actuele en relevante data. Het RIVM laat het CIMLK jaarlijks de uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof vaststellen. Beide gassen zijn schadelijk voor de gezondheid en worden uitgestoten door verkeer, industrie en landbouw. De exacte uitstoot van elk van de drie sectoren is moeilijk te duiden, aangezien de gemeten uitstoot een combinatie is van lokale en niet-lokale bronnen (de achtergrondconcentratie).

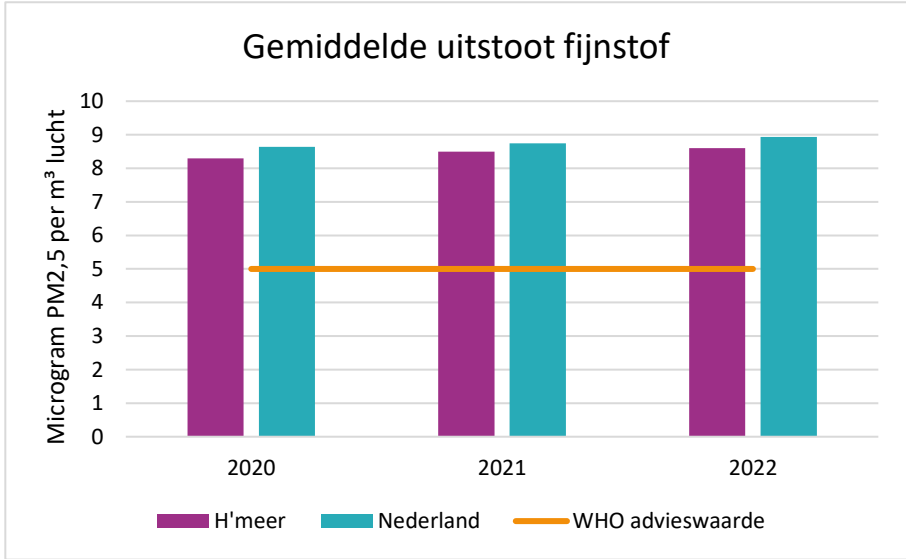
Figuren 2 en 3 geven de gemiddelde jaarlijkse uitstoot van respectievelijk stikstofdioxide en fijnstof weer[1][2]. In beide gevallen zit Haarlemmermeer boven de advieswaarde van Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2021. Wat verder op valt is dat de uitstoot van stikstofdioxide hoger en wisselvalliger is dan het Nederlands gemiddelde.

Het is goed om te benoemen dat de WHO-advieswaarden niet bindend zijn. De EU-grenswaarden zijn dit echter wel. Voor stikstofdioxide en fijnstof heeft de EU respectievelijk 40 en 25 microgram als uitstootlimiet gesteld. In beide gevallen zit Haarlemmermeer hier ruim onder.

[1]De cijfers uit de grafieken zijn ook gebaseerd op Schiphol. Het is onbekend welk deel van de uitstoot aan luchtvaart toe te schrijven is.
[2]Vergelijkbare cijfers over 2019 of eerder zijn helaas niet beschikbaar



Figuur 2: Uitstoot van stikstofdioxide (NO_2) per m^3 lucht (bron: CIMLK en CLO)



Figuur 3: Uitstoot van fijnstof (PM 2,5) per m^3 lucht (bron: CIMLK en CLO)

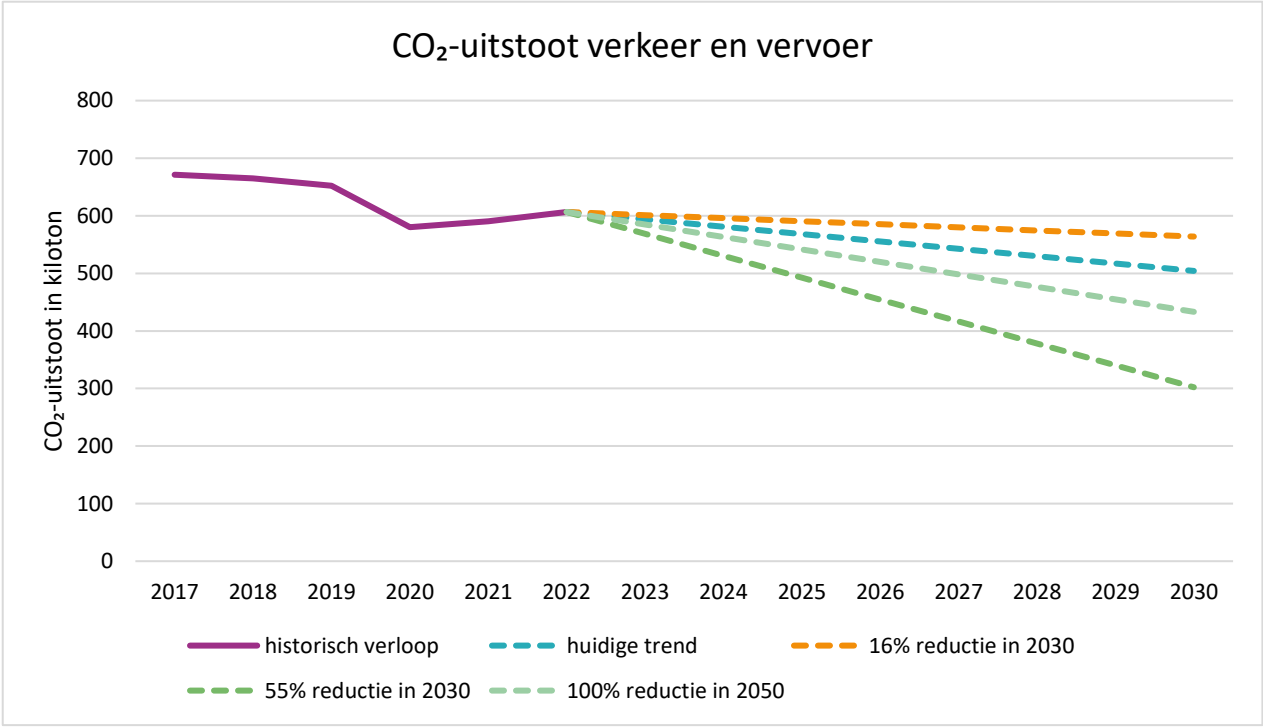
4. Duurzame mobiliteit

4.1 CO_2-uitstoot verkeer en vervoer afgelopen vijf jaar licht gedaald

In het Beleidskader Mobiliteit van de VRA staat de doelstelling om in 2030 de CO_2-uitstoot van verkeer en vervoer met minimaal 16% en bij voorkeur 55% te reduceren t.o.v. 1990. Van 2017 tot en met 2022 is de aan verkeer en vervoer toeschrijfbare CO_2-uitstoot binnen Haarlemmermeer licht afgenomen (zie Figuur 4). Deze afname is vergelijkbaar met de landelijke reductie. Indien de trend van de afgelopen vijf jaar wordt doorgezet, is de CO_2-uitstoot in 2030 25% lager dan in 2017[3].

In het huidige tempo heeft de gemeente een CO_2-neutraal mobiliteitssysteem in 2070. Dit is 20 jaar later dan de ambitie die in de Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer wordt vermeld.

Van belang om te noemen is dat de CO_2-uitstoot van het openbaar vervoer marginaal is. De treinen die de gemeente aan doen rijden op groene stroom en het merendeel van de bussen is elektrisch. Uitzondering hierop vormen enkele bussen die geen laadpunt passeren. Dit zijn uitsluitend bussen die in station Hoofddorp starten. Deze situatie verandert met de transformatie van het stationsgebied, waarbij naar verwachting ook een laadpunt voor bussen wordt geïnstalleerd. Dit betekent wel dat de VRA-doelstelling om OV in elke concessie CO_2-neutraal te hebben in 2025, net niet gehaald wordt in Haarlemmermeer.



Figuur 4: CO_2-uitstoot van verkeer en vervoer in Haarlemmermeer (incl. autowegen, excl. Schiphol (bron: CBS, bewerking gemeente))

[3]Veel (inter)nationale CO_2-doelstellingen hanteren 1990 als peiljaar. Van 1990 zijn geen CO_2-gegevens bekend voor de gemeente Haarlemmermeer, maar het CBS stelt dat de landelijke CO_2-uitstoot van dat jaar gelijk was aan die van 2017. Daarom dient in deze monitor -net als in de Klimaat- en Energiemonitor- 2017 als peiljaar.

4.2 Aantal en gebruik publieke laadpunten groeit gestaag

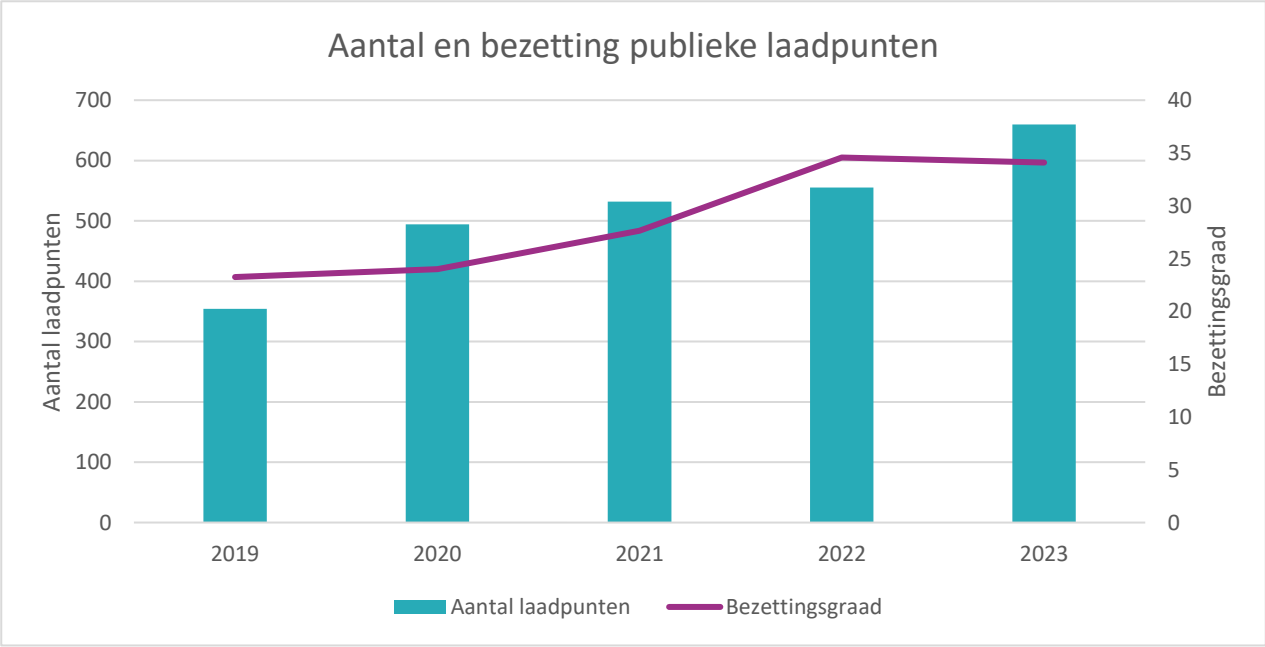
Het aantal publieke laadpunten neemt vanaf 2019 gestaag toe (zie kolommen Figuur 5). Een andere ontwikkeling is dat laadpunten vaker worden gebruikt (zie paarse lijn). De afgelopen jaren zijn er dus meer laadpunten gekomen én is het gebruik van (nieuwe) laadpunten toegenomen.

In het coalitieakkoord staat het streven om het aantal openbare laadvoorzieningen te verdubbelen. In het tempo van de afgelopen twee jaar heeft de gemeente in 2026 ongeveer duizend publieke laadpunten. Dit is een groei van 76% ten opzichte van 2022. In de praktijk komt dit percentage waarschijnlijk hoger te liggen, aangezien in 2023 procesverbeteringen binnen de gemeente zijn doorgevoerd voor het plaatsen van laadpunten.

Ten opzichte van het landelijk gemiddelde loopt de gemeente iets achter in het aantal laadpunten. Per 1.000 inwoners zijn er gemiddeld 4,6 publieke laadpunten in Haarlemmermeer tegenover 5,4 in heel Nederland.

De laadpunten die op eigen terrein staan zijn niet in bovenstaande cijfers opgenomen. Ditzelfde geldt dus voor verlengde private aansluitingen (waarbij elektriciteit vanuit een woning naar een openbare parkeerplek wordt gedistribueerd). Er wordt namelijk nergens geregistreerd welke bewoners een eigen laadpunt creëren. Publieke snellaadpunten zijn evenmin opgenomen in het overzicht, aangezien de gemeente weinig invloed heeft op de plaatsing ervan.





Figuur 5: Aantal laadpunten voor elektrische auto's in Haarlemmermeer (bron: CBS en MRA-e (aangeleverd bestand bezettingsgraad))

5. Verkeersveiligheid

5.1 Evenveel verkeersongevallen als in 2019

Het coalitieakkoord stelt dat het aantal verkeersongevallen jaarlijks af dient te nemen. Deze doelstelling is gebaseerd op de landelijke visie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, waarin gestreefd wordt naar nul verkeersslachtoffers in 2050.

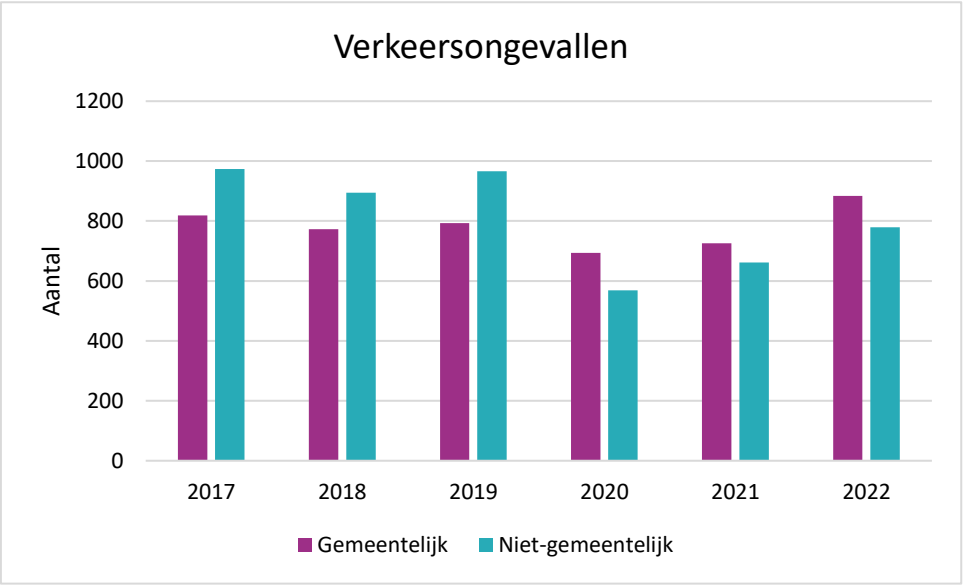
Uit Figuur 6 blijkt dat het totaal aantal ongevallen ongeveer gelijk is aan dat van 2019 (het laatste jaar vóór corona). Vergeleken met 2017 tot en met 2019 zijn er relatief veel verkeersongevallen op gemeentelijke wegen (blauwe balk) en relatief weinig op niet-gemeentelijke wegen. Dit is een nasleep van corona: er wordt meer thuis gewerkt en rondom huis geleefd dan vóór de pandemie.

5.2 Lager aantal ernstige verkeersgewonden dan in 2019

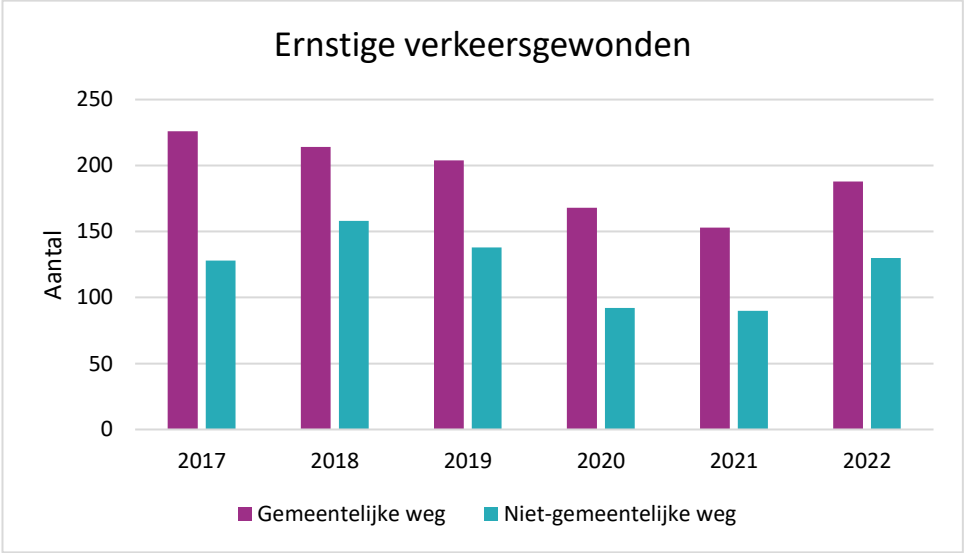
In 2022 zijn in Haarlemmermeer zes personen overleden in het verkeer. Hiermee wijkt 2022 niet af van het gemiddelde aantal jaarlijkse verkeersdoden sinds 2017. Bij het aantal ernstige verkeersgewonden is wel een verandering te zien: de dalende lijn tussen 2017 en 2019 is -na de coronajaren- in 2022 doorgezet (zie Figuur 7).

Opvallend is dat de ontwikkeling in Haarlemmermeer haaks staat op de landelijke trend. SWOV, het wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek, geeft aan dat tussen 2017 en 2022 in Nederland het aantal ernstige verkeersgewonden juist met meer dan een kwart is gestegen (SWOV, 2023).

Waar de verhouding tussen gemeentelijke en niet-gemeentelijke wegen fluctueert bij verkeersongevallen, is deze bij ernstige verkeersgewonden constant. Op gemeentelijke wegen zijn elk jaar meer ernstig verkeersgewonden dan op niet-gemeentelijke wegen. Dit komt omdat gemeentelijke wegen meer kwetsbare verkeersdeelnemers hebben. De kans dat een ongeval op een gemeentelijke weg leidt tot ernstig verkeersgewonden is daarmee groter dan op een niet-gemeentelijke weg.



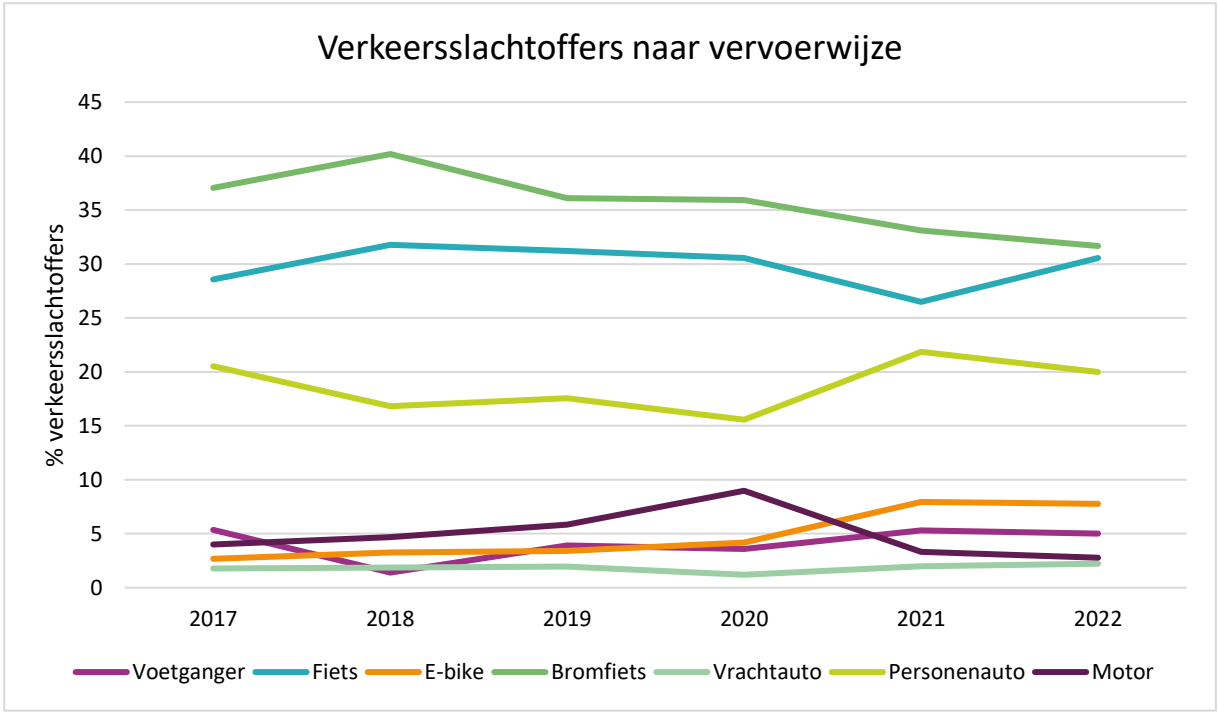
Figuur 6: Verkeersongevallen H'meer (bron: ViaStat)



Figuur 7: Ernstige verkeersgewonden Haarlemmermeer (bron: ViaStat)

5.3 Fietser steeds vaker verkeersslachtoffer

In de afgelopen vijf jaar zijn er weinig verschuivingen in de relatie tussen vervoerwijze en verkeersslachtoffers (ernstige gewonden en doden). De opvallendste trend is dat de bromfietsers (gemeten inclusief 'speed pedelec') steeds minder vaak verkeersslachtoffer zijn (zie Figuur 8). Hier staat tegenover dat gebruikers van de fiets en de 'e-bike', een alternatief voor de bromfiets, steeds vaker slachtoffer worden. Deze stijging is te verklaren door de toenemende populariteit van de fiets als vervoermiddel (zie volgende hoofdstuk).



Figuur 8: Verkeersslachtoffers naar vervoerwijze Haarlemmermeer (bron: ViaStat)



5.4 Nieuwe verkeersongevallenconcentraties in top drie

Een verkeersongevallenconcentratie (VOC) is een locatie waar tijdens drie opeenvolgende jaren minstens zes ongevallen hebben plaatsgevonden. Jaarlijks maken we een overzicht van deze punten. In Tabel 1 staan de belangrijkste concentraties van de afgelopen drie jaar.

Goed om te noemen is dat de kruising van de Boslaan en de Kruisweg mee gaat met de herinrichting van Kruisweg Oost (2024 / 2025). De kruisingen op de tweede en derde plek zijn nieuw in de lijst, hiervoor ligt nog geen project in het verschiet.

Tabel 1: VOC's gemeentelijke wegen 2020 - 2022 (bron: gemeente Haarlemmermeer)

T.o.v. 2019-2021	Nr	Kern	Locatie	Ongevallen	EVG + D[4]
-	1	HFD	Kruising Boslaan / Kruisweg	14	1
Nieuw	2	LND	Kruising Amsterdamse Baan (S106) / A9	12	3
Nieuw	3	HFD	Rotonde Bennebroekerweg / Deltaweg	11	5
+2	4	RSH	Kruising Aalsmeerderweg / Bennebroekerweg	11	4
+3	5	VHZ	Kruising Hybrideweg / Spaarnwouderweg	9	2
+16	6	HFD	Kruising Bennebroekerweg / Nelson Mandeladreef	8	6
+10	7	HFD	Kruisweg tussen Beursplein en Paxlaan	8	3
-4	8	LIB	Hillegommerdijk tussen Beinsdorp en Lisserbroek	8	3
Nieuw	9	HFD	Kruising Hoofdweg / Raadhuislaan	8	1
Nieuw	10	NVP	Rotonde Componistenweg / Operaweg / Venneperweg	7	4
-6	11	HFD	Rotonde Hoofdweg Oostzijde / Beursplein	7	3
+4	12	HFD	Rotonde Hoofdweg Westzijde / Kruisweg	7	1
+2	13	HFD	Kruising Planetenweg / VHG-laan / Polarisavenue	7	0
-4	14	DHK	Vuursteen tussen Hoeksteen en N196	7	0
-2	15	HFD	Hoofdweg Oostzijde tussen VHG-laan en Paxlaan	7	0
+2	16	HFD	Kruisweg tussen Draverslaan en Nieuweweg	6	4
Nieuw	17	HFD	Kruising VHG-laan / Graan voor Visch	6	2
Nieuw	18	HFD	Hoofdweg Westzijde tussen Weg om de Noord en Vijfhuizerweg	6	2
+6	19	BHD	Akerdijk tussen Onneslaan en Sloterweg	6	2
Nieuw	20	HFD	Kruising Bennebroekerweg en Rijnlanderweg	6	1
-12	21	HFD	Taurusavenue tussen station en Polarisavenue	6	0

[4]*Ernstige verkeersgewonden en doden*

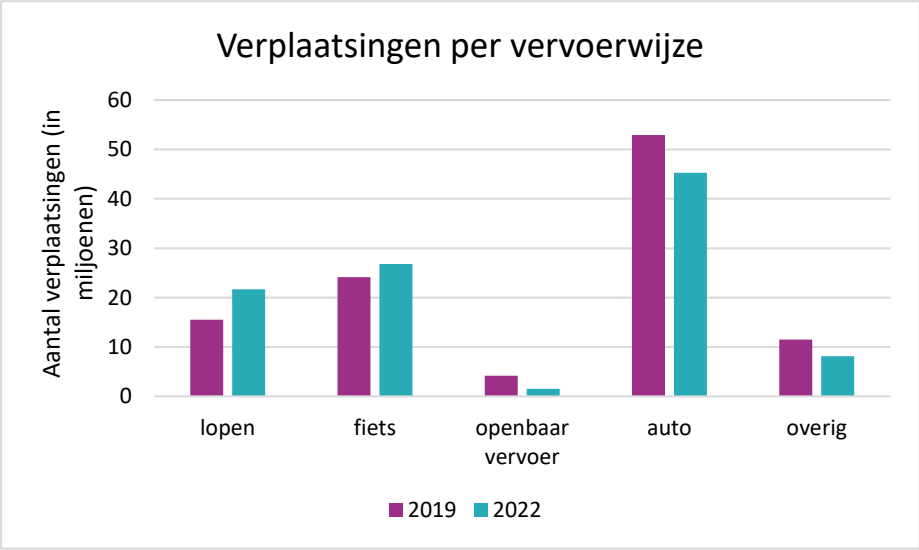
6. (Fiets)netwerken

6.1 We lopen en fietsen meer, gebruik van OV en auto neemt af

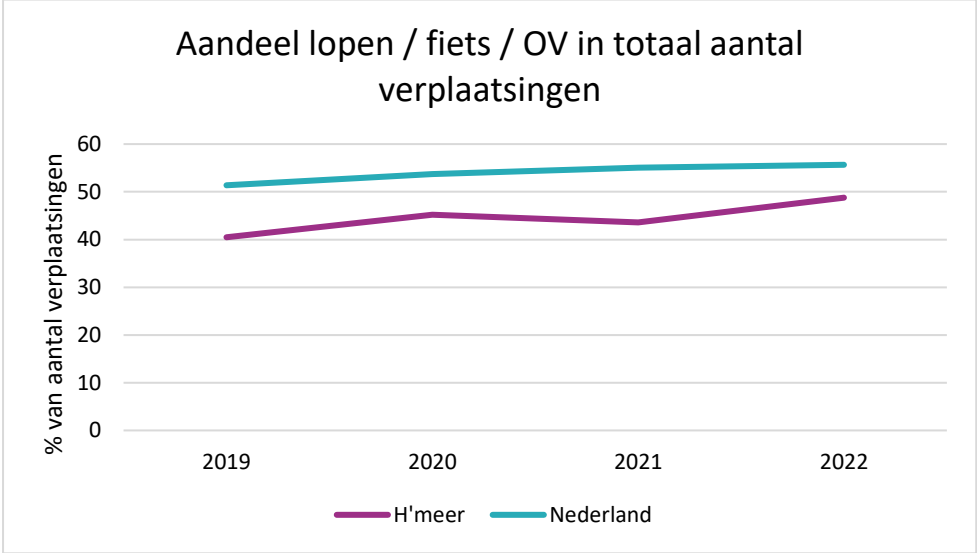
Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat laat Onderweg in Nederland (OdiN) jaarlijks een overzicht maken van de mobiliteit van de bevolking. Dit overzicht toont mooi hoe verschillende vervoerwijzen zich tot elkaar verhouden (de 'modal split'). Zo zien we dat in 2022 meer gelopen en gefietst wordt dan vóór corona (zie Figuur 9). Het openbaar vervoer en de auto worden duidelijk minder gebruikt.

De VRA heeft in het Beleidskader Mobiliteit als doelstelling een toename van het bij elkaar opgetelde aandeel van lopen, fiets en publieke mobiliteit. Dit is in Haarlemmermeer het geval (zie Figuur 10). Wel ligt het gezamenlijke aandeel, net als in voorgaande jaren, iets onder het Nederlands gemiddelde. De auto blijft een belangrijke rol spelen voor inwoners van de gemeente.

Het is belangrijk om te noemen dat OdiN conclusies baseert op steekproeven. In 2022 hebben in Haarlemmermeer 553 respondenten meegewerkt aan het onderzoek. De getoonde resultaten kunnen dus iets afwijken van de werkelijkheid. Dit zien we met name bij het openbaar vervoer.



Figuur 9: Aantal verplaatsingen per vervoerwijze Haarlemmermeer (bron: OdiN en VRA)



Figuur 10: Aandeel lopen / fiets / OV in totaal aantal verplaatsingen (bron: OdiN en VRA)

6.2 Aanzienlijke daling bus- en treinreizigers

In 2022 zijn scholieren en studenten licht ondervertegenwoordigd in de groep OdiN-respondenten binnen Haarlemmermeer. Dit betekent dat de daling van openbaar vervoer in werkelijkheid minder sterk is dan in Figuur 9 wordt getoond. Volgens de VRA is er in 2022 in buslijnen in Haarlemmermeer 30% minder vaak in- en uitgecheckt dan in 2019. Bij treinstations in de gemeente is deze daling 36%. Een belangrijke reden dat openbaar vervoer minder gebruikt wordt dan in 2019, is omdat na corona mensen meer thuiswerken dan vóór corona. Een andere reden is dat OV-organisaties moeite hebben personeel te vinden waarvan ze tijdens corona afscheid hebben moeten nemen. Dit zijn landelijke trends: ook in de rest van Nederland is bus- en treingebruik fors afgenomen.

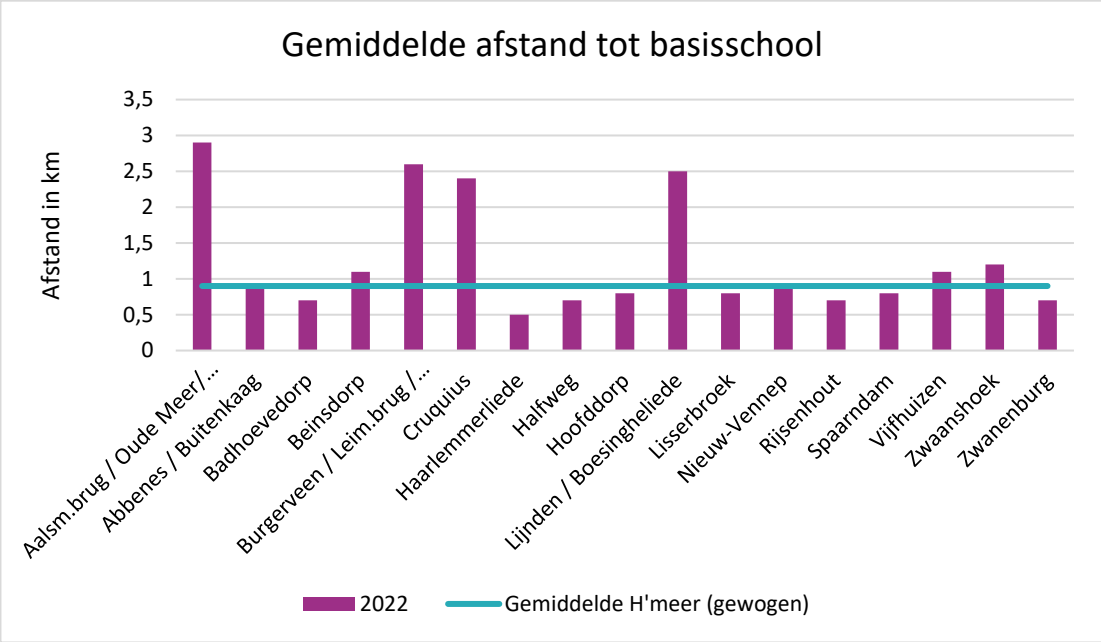
6.3 Gebruik doorfietsroutes iets afgenomen

Interessant is dat de toenemende populariteit voor de fiets niet terug te zien is in het gebruik van doorfietsroutes en regionale fietsnetwerken. Op dit soort fietspaden heeft de VRA in september 2019 en 2022 het aantal fietsers geteld op 21 plekken -vaak aan de rand van een kern. In 2022 is het dagelijks aantal fietsers op deze punten met 10% afgenomen. Dit is te verklaren door de toename van thuiswerken. Men is binnen de kernen meer gaan fietsen, maar gaat minder vaak met de fiets naar werk.

Een belangrijke kanttekening is dat het weer tijdens de diverse telmomenten onbekend is. Het is dus onduidelijk wat de invloed van het weer is op het aantal fietsverplaatsingen. Daarom is het interessant om deze gegevens naast die van 2023 en verder te houden.

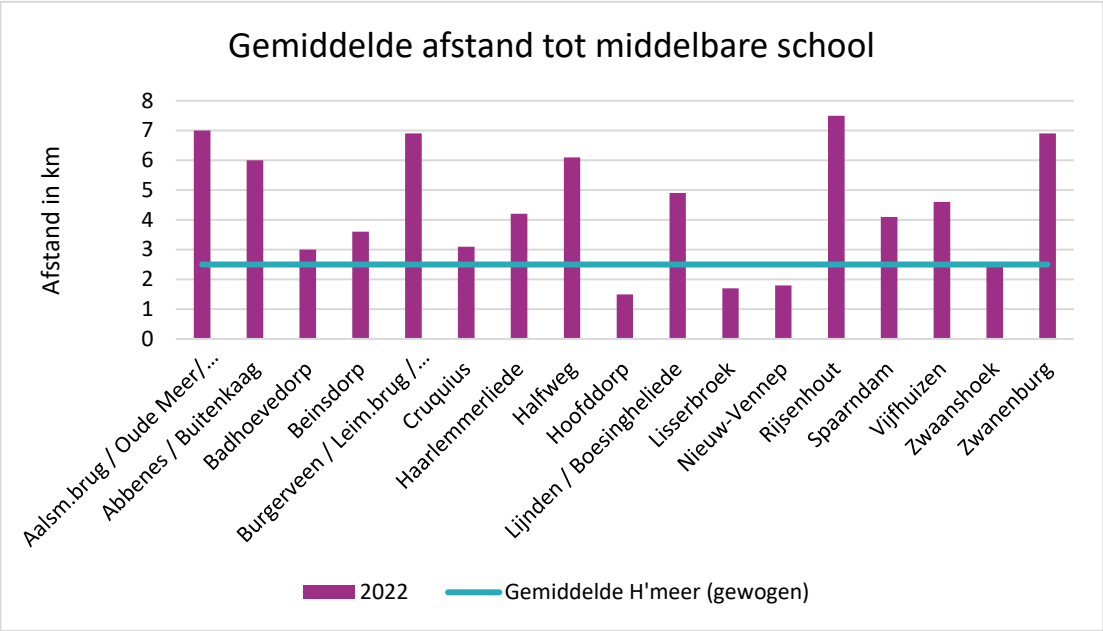


7. Bijlage

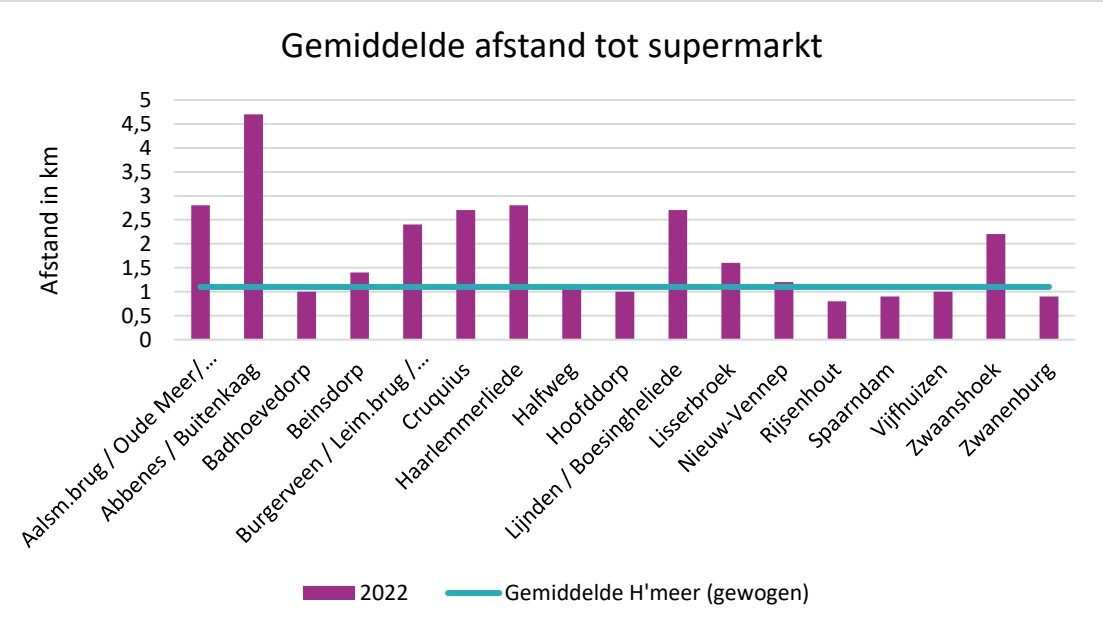


Figuur 11: Gemiddelde afstand tot basisschool
(bron: CBS)

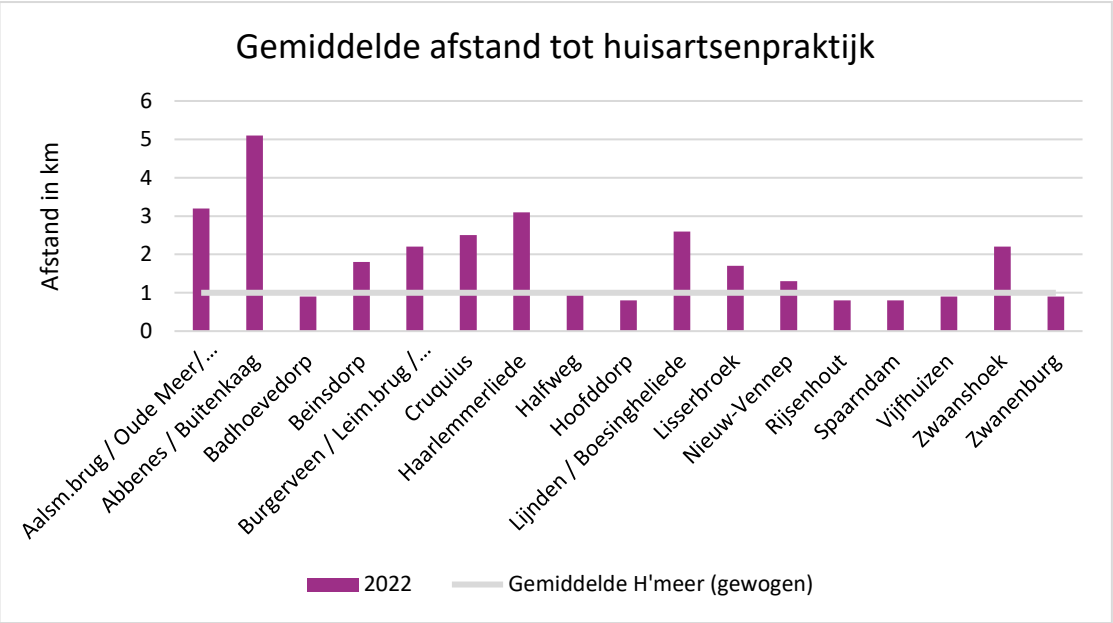
** Weggevallen plaatsnamen bij deze en volgende figuren:*
- Aalsmeerderbrug / Oude Meer / Rozenburg;
- Burgerveen / Leimuiderbrug / Weteringbrug;
- Lijnden / Boesingheliede



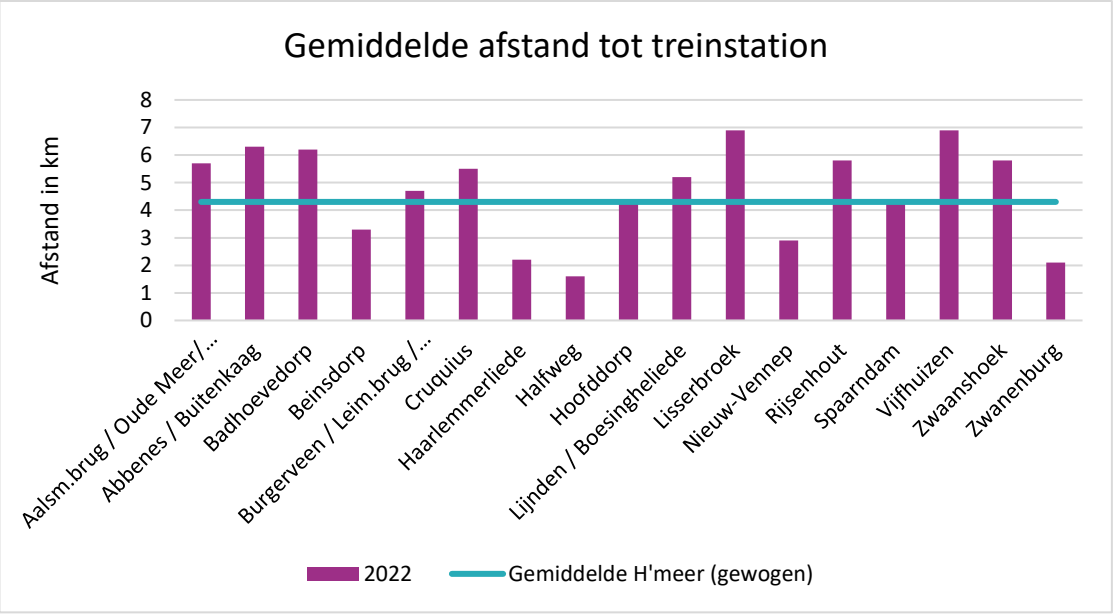
Figuur 12: Gemiddelde afstand tot middelbare school (bron: CBS, bewerking gemeente)



Figuur 13: Gemiddelde afstand tot supermarkt (bron: CBS)



Figuur 14: Gemiddelde afstand tot huisartsenpraktijk (bron: CBS)



Figuur 15: Gemiddelde afstand tot treinstation (bron: CBS)