

Gemeente
Hillegom

Postbus 32
2180 AA Hillegom
T 14 0252
gemeente@hillegom.nl



Duurzaam Bereikbaar Hillegom

Het Mobiliteitsplan en Uitvoeringsprogramma

Bestuurlijk opdrachtgever:
Karin Hoekstra

Datum: 16 december 2021



Inhoud

Voorwoord	3
1 Inleiding	4
1.1 Van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsplan	4
1.2 Van ambities naar maatregelen	7
1.3 Leeswijzer	8
2 Verbeteren van de verkeersveiligheid	9
2.1 Wat kwam er uit de analyse?	9
2.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?	10
2.3 Welke projecten?	17
3 Inzet op duurzame vervoerswijzen, lopen en fietsen op 1	18
3.1 Voetganger: Wat kwam er uit de analyse?	18
3.2 Voetganger: Waar liggen de kansen voor verbetering?	19
3.3 Fiets: Wat kwam er uit de analyse?	23
3.4 Fiets: Waar liggen de kansen voor verbetering?	25
3.5 Openbaar vervoer: Wat kwam er uit de analyse?	27
3.6 Openbaar vervoer: Waar liggen de kansen voor verbetering?	27
3.7 Welke projecten?	29
4 In goede banen leiden van autoverkeer en vrachtverkeer	30
4.1 Wat kwam er uit de analyse?	30
4.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?	30
4.3 Welke projecten?	42
5 Parkeren	43
5.1 Wat kwam er uit de analyse?	43
5.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?	43
5.3 Welke projecten?	46
6 Organisatie uitvoering	47
6.1 Samenwerking en tempo	47
6.2 Financiën	47
6.3 Evaluatie en monitoring	48
Bijlage 1: Ontwerpuitgangspunten van de verschillende wegcategorieën	49
Bijlage 2: Overschot aan parkeerplaatsen per wijk	50



Voorwoord

Met trots presenteer ik u het nieuwe Mobiliteitsplan Hillegom. Met dit mobiliteitsplan willen we ervoor zorgen dat Hillegom nu en ook in de toekomst een leefbare, veilige en bereikbare gemeente is waar het fijn wonen is.

In een eerder stadium hebben we de Mobiliteitsvisie Hillegom opgesteld. Hierin zijn onze ambities beschreven. Deze visie hebben we vertaald naar een concreet en in mijn ogen ambitieus Mobiliteitsplan Hillegom. Vanuit de ambities zijn speerpunten met daar bij behorende projecten geformuleerd waar we de komende periode mee aan de slag willen. Projecten voor nu, voor straks en voor later, omdat helaas niet alles in een keer kan.

Met dit Mobiliteitsplan ligt er weer een stevige basis voor onze inzet voor de komende jaren. Overigens zonder dat hiermee alles volledig in beton is gegoten. De wereld om ons heen verandert voortdurend en dat maakt het ook voor ons noodzakelijk dat we flexibel blijven opereren.

Wij hebben dit Mobiliteitsplan zeker niet alleen opgesteld, maar nadrukkelijk hulp en advies gevraagd én ontvangen vanuit de Hillegomse samenleving. Vanaf het begin van het proces hebben we prettige en interessante gesprekken gevoerd met inwoners en andere betrokkenen. Het was elke keer fijn om te merken dat zoveel mensen begaan zijn met en met veel enthousiasme betrokken willen zijn bij het vormgeven van hun directe leefomgeving. Ik wil dan ook iedereen die heeft bijgedragen aan dit Mobiliteitsplan Hillegom daarvoor hartelijk danken.

Ik wens u veel leesplezier.



Karin Hoekstra, Wethouder verkeer en vervoer, ruimte en duurzaamheid



1 Inleiding

1.1 Van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsplan

Op 23 september 2021 heeft de gemeenteraad de Mobiliteitsvisie vastgesteld. In dit Mobiliteitsplan zijn de ambities uit de visie vertaald naar maatregelen en projecten. Met het Mobiliteitsplan willen we ervoor zorgen dat Hillegom nu en ook in de toekomst een leefbare, veilige en bereikbare gemeente is waar het fijn wonen is.

Gemeente Hillegom in 2040, duurzaam bereikbaar

In Hillegom zijn we altijd bezig om onze woonomgeving en bloeiende leefomgeving mooier en beter te maken. Zo ook als het gaat om beweging, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor nu en in de toekomst.

We willen fijn wonen en bewegen, in een groene, gezonde en veilige omgeving met schone lucht om in te ademen. En we willen dat iedereen, jong of oud kan komen waar hij wil.

Hillegom is een vitaal dorp en wil dat blijven. We zetten ons in om de bereikbaarheid op korte en op lange termijn te verbeteren.

Voor deze en de volgende generatie willen we een duurzame wereld. Daarom gaan we hier direct mee aan de slag. Zo gaat Hillegom van een fijne plek, naar een fantastische plek voor iedereen!

De Omgevingsvisie 'Heerlijk Hillegom' is een belangrijke basis voor de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan. Maatregelen die in dit Mobiliteitsplan staan, ondersteunen de doelstellingen van andere beleidsprogramma's, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie en economie. De Omgevingsvisie stelt ook de kaders voor gebiedsontwikkeling binnen de gemeente. Figuur 1 toont de Omgevingsvisiekaart met de belangrijkste locaties voor woningbouw en bedrijventerreinen. Deze locaties zijn mede bepalend voor de koers van het Mobiliteitsplan.

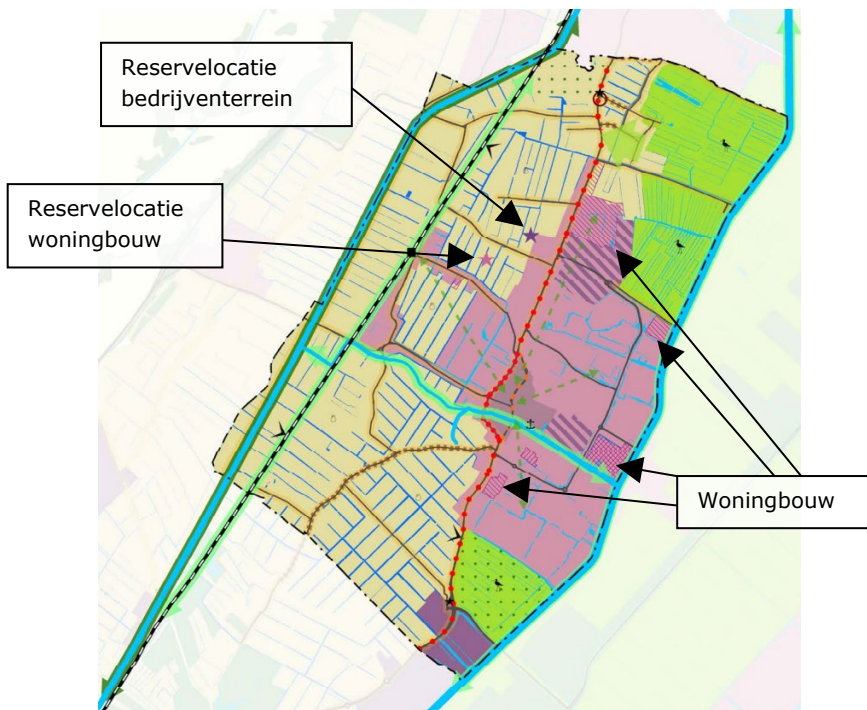
In de Omgevingsvisie is duurzaamheid als leidend principe gekozen. In de Omgevingsvisie denken en handelen we vanuit het principe van de drie P's: people (sociale duurzaamheid), planet (fysieke duurzaamheid) en profit (economische duurzaamheid). De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op dezelfde principes. De volgende ambities staan centraal:

Ambitie 1: Een mooie, gezonde en veilige leefomgeving (people).

Ambitie 2: Hillegom zet in op duurzame mobiliteit (planet).

Ambitie 3: Hillegom is een vitaal dorp, daarom zijn we goed bereikbaar (profit).

Per ambitie benoemen we hier een aantal doelstellingen die we met dit Mobiliteitsplan nastreven.



Figuur 1: De Omgevingsvisiekaart van Hillegom¹

Ambitie 1: Een mooie, gezonde en veilige leefomgeving

Speerpunt 1: Verbeteren van de verkeersveiligheid

Doelstelling:

Beperken van het aantal verkeersslachtoffers tot een minimum. Elke aanpassing aan de infrastructuur moet tevens als doel hebben om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Streefwaarde:

Een afname van het aantal verkeersslachtoffers met 25% in 2027 (ten opzichte van 2020, uitgaande van een driejaarlijks gemiddelde).

Wijze van meten:

Jaarlijkse monitor met behulp van het ongevalanalyse programma Viastat.

Speerpunt 2: Een hoogwaardige openbare ruimte waar mensen zich prettig voelen

Doelstelling: Inwoners van Hillegom waarderen de openbare ruimte in hun woonomgeving.

Streefwaarde: De gemeente zet zich met dit Mobiliteitsplan in om de kwaliteit van de openbare ruimte te verhogen. Omdat de grootste bijdrage hieraan buiten de scope van dit plan valt, wordt hier geen concrete streefwaarde opgenomen. Wel houden we de vinger aan de pols door de tevredenheid hierover te blijven meten. In 2020 waardeerden de inwoners hun buurt als leefomgeving met een rapportcijfer 8.

Wijze van meten: Via Burgerpeiling 'waarstaatjegemeente.nl' (VNG)

¹ Heerlijk Hillegom, Omgevingsvisie Hillegom, Gemeente Hillegom 2021



Speerpunt 3: Verminderen trilling- en/of geluidsoverlast door (vracht)verkeer

Doelstelling:

Verminderen trilling- en/of geluidsoverlast door minder (vracht)verkeer door het dorp.

Streefwaarde:

In 2027 geeft minder dan 25% van de inwoners aan dat ze overlast ervaren door te veel verkeer (2020: 30% ervaart overlast in de wijk door te veel verkeer).

Wijze van meten:

Tweejaarlijkse enquête via het Digipanel.

Ambitie 2: Hillegom zet in op duurzame mobiliteit

Speerpunt 4: Lopen en fietsen op 1 en 2

Doelstelling:

Inwoners van Hillegom gaan vaker lopen en gebruiken vaker de fiets om zich te verplaatsen.

Streefwaarde:

In 2027 gebruikt 60% van de inwoners de fiets meerdere keren per week en loopt 80% van de inwoners meerdere keren per week naar hun bestemming (2020: 52% gebruikt de fiets meerdere keren per week, 73% loopt meerdere keren per week).

Wijze van meten:

Tweejaarlijkse enquête via het Digipanel.



Figuur 2: Fietsen door het nieuwe centrum



Speerpunt 5: Stimuleren van elektrisch vervoer

Doelstelling:

Toename van het aantal inwoners dat gebruik maakt van elektrisch vervoer.

Streefwaarde:

In 2030 maakt 32% van de bevolking gebruik van elektrisch vervoer (doelstelling ontleend aan de Lokale Energie Strategie). Nu is de verwachting dat in 2030, zonder extra inzet, 25-30% van het verkeer elektrisch is (RHDHV-prognoses).

Wijze van meten:

Op basis van cijfers van de RDW.

Speerpunt 6: Meer groen en minder verharding

Doelstelling: Mensen zijn tevreden met de hoeveelheid groen in de buurt.

Streefwaarde: De gemeente zet zich met dit Mobiliteitsplan in om op verschillende plekken vergroening mogelijk te maken. Omdat de grootste bijdrage aan de vergroening van de gemeente buiten de scope van dit plan valt, wordt hier geen concrete streefwaarde opgenomen. Wel houden we de vinger aan de pols door de tevredenheid over het groen te blijven meten. In 2020 was 76% van de inwoners het helemaal eens met de stelling 'er is voldoende groen in de buurt'.

Ambitie 3: Hillegom is een vitaal dorp, daarom zijn we goed bereikbaar

Speerpunt 7: Verbeteren bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en het OV

Doelstelling:

Inwoners zijn tevreden over de bereikbaarheid.

Streefwaarde:

In 2027 is 80% (75% in 2020) tevreden over de bereikbaarheid van Hillegom per fiets, 80% over de bereikbaarheid te voet (nulmeting moet nog plaatsvinden). De gemeente zet zich ook in voor een hogere tevredenheid over de bereikbaarheid met het OV. Vanwege de indirecte invloed hierop, wordt hiervoor geen concrete streefwaarde opgenomen. In 2020 was 58% van de inwoners tevreden over de bereikbaarheid met de trein, en 27% over de bereikbaarheid met de bus.

Wijze van meten:

Tweejaarlijkse enquête via het Digipanel.

Speerpunt 8: Waarborgen goede (logistieke) bereikbaarheid van het centrum

Doelstelling: Ondernemers zijn over het algemeen tevreden over de bevoorradingsmogelijkheden.

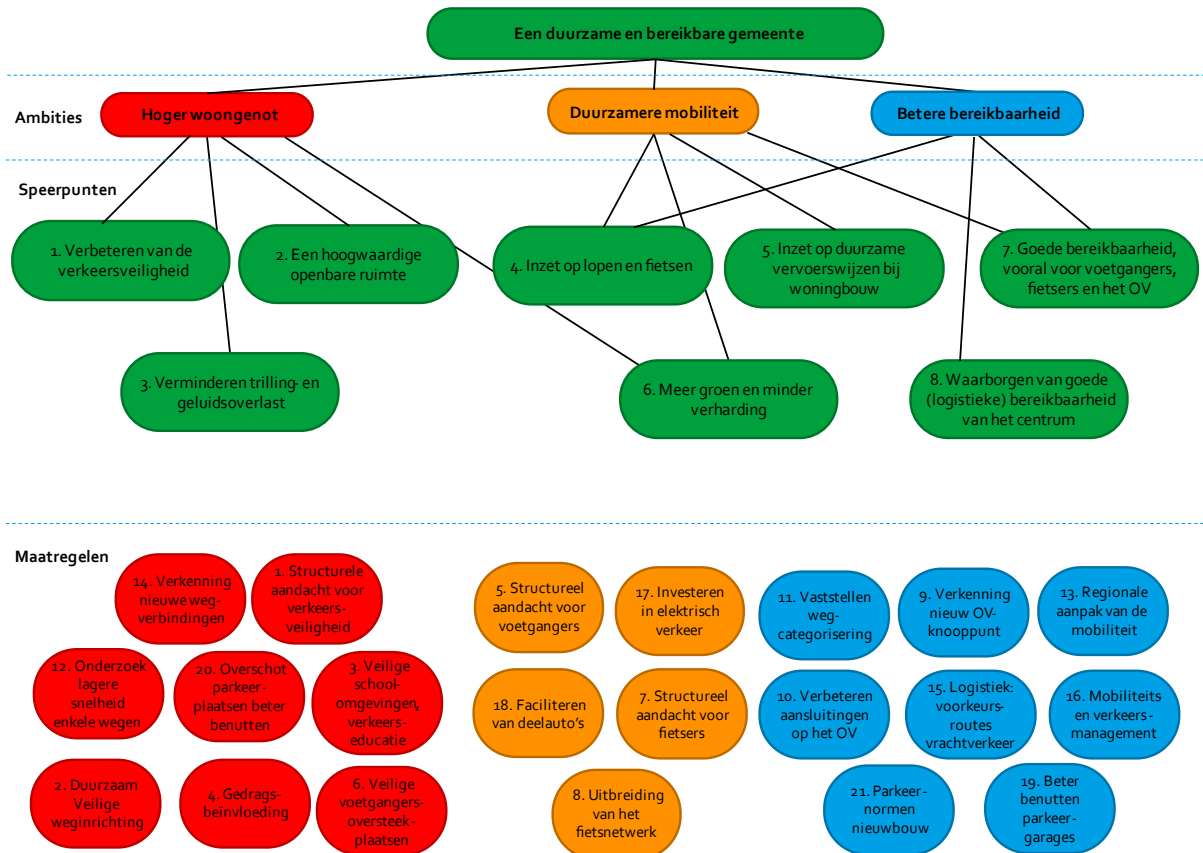
Streefwaarde: Er zijn geen grote bevoorradingsknelpunten.

Wijze van meten: Geregeld contact met ondernemers.

1.2 Van ambities naar maatregelen

We kiezen voor een zorgvuldige en weloverwogen aanpak om de komende jaren stap voor stap de gemeente een kwaliteitsimpuls te geven. Niet alles kan tegelijk. Uitvoering van de maatregelen gebeurt in nauwe samenwerking met de inwoners en ondernemers. We houden de uitvoering flexibel om te kunnen inspelen op veranderingen. Zeker nu er effecten te verwachten zijn als gevolg van de coronacrisis, zoals minder woon-werkverkeer. Zo kunnen we maatregelen eerder realiseren als er gunstige ontwikkelingen zijn, of opschuiven in de tijd als daar aanleiding toe is.

De ambities en bijbehorende maatregelen worden gekoppeld aan een fasering in NU (maatregelen t/m 2025), STRAKS (maatregelen tussen 2026 en 2030) en LATER (maatregelen na 2030).



Figuur 3: Samenhang ambities, speerpunten en maatregelen

1.3 Leeswijzer

Voorafgaand aan dit Mobiliteitsplan is veel informatie verzameld over het verkeer en de openbare ruimte. Er zijn verschillende onderzoeken en tellingen verricht, enquêtes afgenomen en interviews gehouden. In de volgende hoofdstukken wordt per thema beschreven wat het resultaat van de analyse was, wat op basis hiervan verbeterpunten zijn en welke maatregelen genomen kunnen worden. We beginnen een hoofdstuk over het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarna volgend de hoofdstukken over de inzet op duurzame vervoerswijzen (hoofdstuk 3), het in goede banen leiden van het autoverkeer (hoofdstuk 4), een hoofdstuk over autoparkeren (hoofdstuk 5) en ten slotte een hoofdstuk over de organisatie van de uitvoering en de financiën (hoofdstuk 6).



2 Verbeteren van de verkeersveiligheid

2.1 Wat kwam er uit de analyse?

Evaluatie HVVP 2009

De doelstelling in het HVVP 2009 die het best de ontwikkeling van de algehele verkeersveiligheid duidt is de volgende: een afname van het aantal slachtofferongevallen met 20% in 2017 ten opzichte van 2005. Het aantal slachtoffers is gestegen (10%) en daarmee is de doelstelling uit het HVVP 2009 niet gehaald.

Meenemen in het Mobiliteitsplan:

- Blijvend aandacht voor de verkeersveiligheid op hoofdwegen.
- Monitor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid.
- Zonder een afname van het (vracht)verkeer op de hoofdwegen is een daling van het aantal ongevallen onwaarschijnlijk.

Knelpuntlocaties

Via de geografische enquête² hebben bewoners aangegeven wat zij een knelpunt vinden. Een paar locaties springen daaruit. Het gaat om de volgende locaties:

1. Van den Endelaan (N208) - Sixlaan
2. Van den Endelaan (N208) - Wilhelminalaan
3. Van Meerbeekstraat - Hoofdstraat
4. Weerlaan - Vosselaan
5. Wilhelminalaan

Uit het overzicht van de geregistreerde ongevallen blijkt dat op de volgende locaties veel ongevallen plaatsvinden³:

1. Meerlaan, Olympiaweg, Weerlaan
2. N208, Nieuwe Pastoorslaan, Weerlaan
3. Hoofdstraat, N208, Sixlaan, Van Den Endelaan
4. Hoofdstraat, N208
5. Arnoudstraat, N208
6. Noorderlaan, Korte Noorderend, N208
7. Maerten Trompstraat, N208
8. N442, Zuider Leidsevaart
9. Garbialaan, Olympiaweg
10. Einsteinstraat, Olympiaweg, Ringvaartlaan

² Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Hillegom (2020), Kragten

³ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020 (STAR).



Figuur 4: Een beeld van de letselongevallen in de periode 2016 t/m 2020 gecombineerd met gegevens over de snelheden van het verkeer⁴.

2.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?

Nieuwe wegen en kruispunten worden volgens de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. Hierdoor worden vooral voetgangers en fietsers beter in bescherming genomen. Het is echter geen garantie voor een afname van het aantal ongevallen. Gedrag laat zich moeilijk voorspellen, mogelijk pakt een aanpassing anders uit dan verwacht. Het is raadzaam om ook na aanleg van nieuwe kruispunten en/of wegen te monitoren of de verkeersveiligheid is verbeterd.

Maatregel 1: Structurele aandacht voor verkeersveiligheid

Bij wegconstructies en onderhoud wordt altijd aandacht besteed aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Om bovenop deze reguliere verbeteringen het aantal ongevallen te verminderen gaat de gemeente actiever sturen op het verminderen van het aantal ongevallen. Dat begint met het bijhouden van de ontwikkeling van het aantal ongevallen en het systematisch aanpakken van de knelpunten.

⁴ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020 (STAR).



a) Ongevallenrapportage

Met een tweejaarlijkse ongevallenrapportage kan de ontwikkeling van de verkeersveiligheid worden bijgehouden. Het vormt ook de basis voor nader onderzoek naar de gevaarlijkste locaties en kan aanleiding zijn om het verkeersveiligheidsbeleid te richten op bepaalde doelgroepen.

b) Analyse en aanpak van de locaties met de meeste slachtofferongevallen

Om tot een structurele verlaging van het aantal ongevallen op de verschillende locaties te komen is het van belang om via een standaard werkwijze aan de slag te gaan. De komende jaren worden de locaties als volgt onderzocht en indien nodig aangepast:

- Opstellen 'aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid'

Elke 2 jaar wordt een lijst opgesteld met locaties waar veel ongevallen hebben plaatsgevonden of waar veel mensen zich onveilig voelen: de aandachtpuntenlijst verkeersveiligheid (zie tabel 1).

- Vaststellen werkprogramma

Deze lijst wordt teruggebracht tot een shortlist van onderzoeklocaties voor het komende jaar, ook wel het werkprogramma genoemd. Het werkprogramma is afhankelijk van de urgentie (aantal en ernst van de ongevallen) en de inschatting of er mogelijkheden zijn om de situatie te verbeteren.

- Onderzoek en programmering

Er wordt een ongevallenanalyse uitgevoerd naar het type ongevallen, gemeenschappelijke kenmerken en mogelijke oorzaken. Een verkeersveiligheidsauditor, de wegbeheerder en eventueel belanghebbende partijen voeren op de locatie een schouw uit om het gedrag van de verkeerdeelnemers te observeren.

- Plan en ontwerpfase en uitvoering

Bij de keuze voor de gewenste aanpak zijn meerdere opties mogelijk. In sommige gevallen kan de verkeersveiligheid op het kruispunt niet (meer) verbeterd worden of liggen niet-infrastructurele maatregelen voor de hand, zoals gedragsbeïnvloeding, handhaving of verkeerscirculatie. Bij infrastructuurmatige maatregelen kan onderscheid gemaakt worden tussen maatregelen op korte en lange termijn. Maatregelen die op korte termijn genomen kunnen worden zijn bijvoorbeeld ruimte maken voor voetgangers, afstellen van verkeerslichten, verduidelijken van de voorrang, aanpassen van markering en snelheidsremmende maatregelen. In sommige gevallen kan de verkeersveiligheid alleen worden verbeterd door een complete reconstructie van het kruispunt.

- Evaluatie

Er wordt een evaluatie uitgevoerd op de locaties waar de maatregelen uitgevoerd zijn.



Tabel 1: Aandachtspuntenlijst verkeersveiligheid 2021

	Kruispunt	Opmerkingen bewoners	Observatie	Mogelijke (te onderzoeken) verbeteringen
1.	Van den Endelaan - Wilhelminalaan	Fietsers en voetgangers worden door auto's over het hoofd gezien, druk, slechte verlichting.	Slecht zicht op fietsers richting Molenstraat. Auto's vanaf Wilhelminalaan kunnen bijna in rechte lijn richting de Molenstraat.	<ul style="list-style-type: none"> - Afsluiten van de aansluiting op de Molenstraat. Verkeer vanuit de Molenstraat laten afwikkelen via uitrit HD-plein in combinatie met openstellen stukje parallelweg voor auto's. - Snelheidsremmende maatregelen (bv. verhoogde fietsoversteek).
2.	Van Meerbeekstraat - Hoofdstraat	Druk, fietsers en voetgangers in de knel, geparkeerde auto's.	Geen bebording over rijrichting of voorrang. Geen duidelijke uitritconstructie, voetpad moeilijk te onderscheiden van rijbaan, fout geparkeerde auto's belemmeren zicht.	<p>Voorrang verduidelijken, parkeren tegenaan.</p> <p>NB: Dit kruispunt is ook onderdeel van de evaluatie die wordt uitgevoerd om de nieuwe inrichting van het centrum te evalueren (oplevering januari / februari 2022).</p>
3.	Weerlaan - Vosselaan	Te hard rijden, geen aansluiting fietspad, geen goede oversteekvoorziening voor voetgangers en fietsers.	Zie opmerking bewoners.	<p>Fietspad aansluiten, hard rijden aanpakken, oversteekplaats verbeteren.</p> <p>NB: Op deze locatie komt een rotonde.</p>
4.	Meerlaan, Olympiaweg, Weerlaan	N.v.t.	Oude inrichting rotonde, bochten beperkt uitgebogen, smalle fietspaden, geen zebra's.	Aanpassen rotonde naar huidige maatstaven met zebra's.
5.	N208, Nieuwe Pastoorslaan, Weerlaan	N.v.t.	Nieuwe inrichting, wel veel ruimte voor hoge snelheden auto's.	Snelheid verlagen bv. door krappere boogstralen en/of verhoogde oversteekvoorzieningen.
6.	Hoofdstraat - Sixlaan - Van Den Endelaan	Oversteek richting het Van Nispenpark ontbreekt een zebra's, i.c.m. hoge snelheid vanaf rotonde.	Zowel aan de zijde van de Sixlaan als aan de zijde van de Hoofdstraat ontbreekt een inritconstructie.	Inritconstructie (drempel i.c.m. borden 30/km-zone).
7.	Hoofdstraat - Van den Endelaan - Leidsestraat	Uit een interview: Fietsers worden afgesneden door autoverkeer dat de Hoofdstraat inrijdt.	Opvallend grote inrit, geen inritconstructie, (te) korte afscherming van het fietspad met stoepbanden, vanaf N208 Zuid kan men bijna rechtdoor de Hoofdstraat inrijden.	Inritconstructie maken in Hoofdstraat, doortrekken band ter bescherming fietsers en om de snelheid van inrijden te beperken.
8.	Arnoudstraat - N208	N.v.t.	Moeilijk oversteken voor grote vrachtwagens, druk, hard rijden, geen rood asfalt fietsers.	Nader beschouwen, o.a. rood asfalt fietspad doortrekken.



	Kruispunt	Opmerkingen bewoners	Observatie	Mogelijke (te onderzoeken) verbeteringen
9.	Noorderlaan / Korte Noorderend - N208	N.v.t.	Kruispunt, zonder opstelruimte, veel vrachtverkeer, geen ruimte i.v.m. huizen.	<ul style="list-style-type: none"> - Weinig ruimte voor verbeteringen. Mogelijke oplossingen: lagere snelheid of een verkeersregelinstantie. - Eénrichtingsverkeer Noorderlaan oost -west. Verkeer ontsluit via nieuwe verbinding met Pastoorslaan.
10.	Maerten Trompstraat - N208	N.v.t.	Kruispunt, zonder opstelruimte, veel vrachtverkeer, geen ruimte i.v.m. huizen.	Afsluiting van de inrit, net als de andere zijstraten die al zijn afgesloten. Dan afwikkeling via Pastoorslaan en Sixlaan.
11.	N442 - Zuider Leidsevaart	N.v.t.	Kruispunt zonder opstelruimte, slecht zicht op afslag door brug, slecht zicht vanuit Zuider Leidsevaart, lange rechtstanden, mogelijk snelheidsprobleem.	<p>Snelheid verlagen, spiegel plaatsen, groen snoeien, attentie vragen voor het kruispunt, door bijvoorbeeld een andere verharding.</p> <p>NB: In overleg met provincie</p>
12.	Garbialaan - Olympiaweg	N.v.t.	Oude inrichting rotonde, onvoldoende uitgebogen, smalle fietspaden, geen zebra.	Aanpassen rotonde naar huidige maatstaven met zebra's.
13.	Einsteinstraat - Olympiaweg - Ringvaartlaan	N.v.t.	Mogelijk een snelheidsprobleem.	Verlagen snelheid.

Nr.	Straatnaam	Opmerkingen bewoners	Observatie	Mogelijke (te onderzoeken) verbeteringen
1.	Wilhelminalaan	Weg wordt gemeden, gevaarlijk oversteken, hoge snelheden, weg te smal, te veel zwaar verkeer.	Te druk en smal om fietsers en gemotoriseerd verkeer op één rijbaan te laten rijden.	<p>Vrijliggend fietspad, verlaging snelheid naar 30 km/h (gebiedsontsluitingsweg), alternatieve route realiseren voor (zwaar) verkeer.</p> <p>NB: Er loopt een onderzoek naar mogelijke oplossingen.</p>
2.	Meerlaan (in samenhang met de Hillegommerdijk en de Vennepeweg)	Klachten van bewoners over hard rijdend verkeer.	Uit gegevens blijkt dat de snelheid op de Meerlaan (te) hoog is.	Verkenning naar mogelijkheden om de snelheid te verlagen naar 30 km/h (gebiedsontsluitingsweg). In samenhang onderzoeken met Hillegommerdijk en de Vennepeweg (gemeente Haarlemmermeer).
2.	Leidsestraat	N.v.t.	Geen duidelijke oorzaak.	Nader onderzoek naar ongevalsgegevens.
3.	Weeresteinstraat	N.v.t.	Uit de gegevens blijkt dat de snelheid op de Weeresteinstraat hoog is.	Snelheidsremmende maatregelen.
4.	Weerlaan	N.v.t.	Hoge snelheden, brede weg, lange rechtstanden.	Reconstructie met aandacht voor snelheidsbeperkende maatregelen.



Maatregel 2: Duurzaam veilige weginrichting in de hele gemeente

a) Eenduidige en herkenbare inrichting van 30km/h-zones (verbeteren bebording en inritconstructies)

Uit de observaties, interviews en enquêtes blijkt dat de 30 km/h-zones niet altijd even herkenbaar zijn. Dat kan leiden tot onduidelijke voorrangssituaties en te hard rijden in de woonwijken. Zo zijn er klachten over verkeer dat op hoge snelheid de Hoofdstraat inrijdt. Hier ontbreken zowel aan de noordzijde als zuidzijde inritconstructies (30 km/h-drempel met bijbehorende bebording). Op het moment dat de straten in een woonwijk aan een onderhoudsbeurt toe zijn is de kans om duidelijke 30 km/h-zones in te richten. Dit speelt onder andere bij de wijk Elsbroek.



Figuur 5: Entree van 30 km/h-zone zonder inritconstructie

b) Inrichten van de hoofdwegen volgens principes Duurzaam Veilig, o.a. onderzoek naar vrijliggende fietspaden of afwaardering Wilhelminalaan, Horst ten Daallaan en Olympiaweg

Een aantal wegen is niet conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig ingericht. De Wilhelminalaan is één van die wegen. Uit interviews weten we dat deze weg door sommige inwoners gemeden wordt. Men durft er niet te fietsen. De hoeveelheid en samenstelling van het verkeer vraagt om vrijliggende fietspaden die hier niet aanwezig zijn. Voor deze weg wordt daarom onderzocht of een vrijliggend fietspad aangelegd kan worden. Mocht dat niet het geval zijn, dan moet een verlaging van de maximum snelheid worden overwogen. Dit onderzoek is reeds gestart.

Een ander deel zonder vrijliggende fietspaden is het zuidelijk deel van de Olympiaweg. Ook dit deel moet worden heringericht om te voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Op dit deel kan ook overwogen worden om fietsers te laten fietsen via het Clusiusshof, parallel aan de Olympiaweg. Ten slotte is de Horst ten Daallaan een weg met veel vrachtverkeer in combinatie met een toenemend aantal fietsers. Hier ontbreekt een veilige fietsvoorziening. Indien vrijliggende fietspaden hier niet ingepast kunnen worden dan is een verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/h gewenst.



c) Veilige 60 km/h-wegen

Op verschillende 60 km/h-wegen wordt te hard gereden. Het gaat vooral om de Veenenburgerlaan, Nieuweweg en Hyacintenlaan. Tegelijkertijd zijn het ook populaire recreatieve fietsroutes. Deze 60 km/h-wegen worden nader beschouwd. Vaak ontbreekt de ruimte om goede fietsvoorzieningen aan te leggen. Een verlaging van de maximum snelheid is dan één van de mogelijke verbeteringen.

d) Maatregelen nemen om snelheidsovertredingen te beperken, in het bijzonder ter hoogte van oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers

Ook op een aantal 50 en 30 km/h-wegen wordt vaak harder gereden dan de toegestane maximum snelheid. Het gaat om de 2^e Loosterweg, 3^e Loosterweg, Weerlaan, Meerlaan en de Olympiaweg. Deze hoge snelheden zijn vooral gevaarlijk als er veel kruisend verkeer is of als langzaam en snelverkeer niet gescheiden van elkaar zijn. We gaan onderzoeken met welke maatregelen de snelheid van het verkeer verlaagd kan worden, in combinatie met een verbetering van de oversteekvoorzieningen. Zie hiervoor maatregel 6.

e) Inrichting van rotondes volgens de laatste richtlijnen met voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers

De onderstaande rotondes hebben een verouderde inrichting. Vaak is er (te) weinig ruimte voor voetgangers en fietsers. Ook zijn ze niet altijd goed afgeschermd van het gemotoriseerd verkeer. Per kruispunt wordt bekeken op welke manier de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verlaagd kan worden. Het gaat om de volgende rotondes:

- Weerlaan - Oude Weerlaan
- Weerlaan - Meerlaan
- Olympiaweg - Hillinenweg
- Olympiaweg - Garbialaan

Naast deze rotondes is ook aandacht nodig voor het kruispunt Weerlaan - Horst ten Daallaan. Steeds meer mensen zullen hier te voet of met de fiets oversteken. Met de huidige inrichting is dat niet eenvoudig.



Figuur 6: Verouderde rotonde bij de Garbialaan



Maatregel 3: Veilige schoolomgevingen en verkeerseducatie

Bijna alle scholen in Hillegom doen mee aan School op Seef. Dit verkeerseducatieprogramma is gratis voor scholen in de provincie Zuid-Holland. Het bevat lesmaterialen voor theorie in de klas en praktijkles op het schoolplein. School op Seef helpt leerlingen van basisscholen om zich veilig en verantwoord te gedragen in het verkeer. Het programma bevat allerlei soorten lessen: Van leerzame filmpjes tot uitdagende verkeersplaten, en van uitleg in de klas tot speelse oefeningen in de praktijk. Het geeft de (verkeers-)leerkracht hulpmiddelen om met verkeersveiligheid aan de slag te gaan.

Scholen kunnen een School op Seef-verkeerveiligheidslabel verdienen. Dit krijgt de school uitgereikt als aangetoond kan worden dat de school op verschillende manieren werk maakt van verkeersveiligheid. De gemeente werkt graag mee aan dit programma door mee te praten over de verkeerssituatie rondom de scholen. Ook stimuleren we scholen om het verkeersveiligheidslabel te behalen. Basisscholen De Fontein en De Giraf zijn reeds in het bezit van zo'n label.

Maatregel 4: Gedragsbeïnvloeding: campagne tegen hard rijden in het dorp in combinatie met handhaving op snelheidsovertredingen

Hard rijdend verkeer is een grote ergernis van inwoners van Hillegom. Door 65% van de inwoners wordt het genoemd als een probleem⁵. Men noemt de kruispunten van de N208, de Weerlaan en Olympiaweg en het centrum. Omdat hard rijden het risico op ernstige verkeersongevallen aanzienlijk verhoogd, gaan we een campagne starten tegen hard rijden in het dorp. We gaan met de politie en het Openbaar Ministerie bespreken hoe en waar extra gehandhaafd kan worden.



Figuur 7: Op de Weerlaan wordt geregeld te hard gereden

⁵ Onderzoek Mobiliteit, Direct Research, 2020



2.3 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma Verkeerveiligheid				
Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2030)	Projecten Later (na 2030)
1.	Structurele aandacht voor verkeerveiligheid	<ul style="list-style-type: none"> - Twee jaarlijkse ongevallenrapportage - Onderzoek naar locaties met veel slachtofferongevallen. - Infrastructurele aanpassingen aan de meeste kruispunten. 	<ul style="list-style-type: none"> - Kruispunt N208, Nieuwe Pastoorslaan, Weerlaan. - Onderzoek naar nieuwe locaties op de lijst + infrastructurele aanpassingen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek naar nieuwe locaties op de lijst + infrastructurele aanpassingen.
2.	Duurzaam Veilige weginrichting in de hele gemeente	<ul style="list-style-type: none"> - Bij groot onderhoud aanpassingen maken aan de 30 km/h-zones a.d.h.v. de richtlijnen Duurzaam Veilig. - Inritconstructies Hoofdstraat realiseren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bij groot onderhoud aanpassingen maken aan de 30 km/h-zones a.d.h.v. de richtlijnen Duurzaam Veilig. 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b.
		<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek vrijliggende fietspaden Wilhelminalaan en/of afwaardering naar 30 km/h (gebiedsontsluitingsweg). - Onderzoek vrijliggende fietspaden Horst ten Daallaan en/of afwaardering naar 30 km/h. (gebiedsontsluitingsweg). - Onderzoek naar snelheidsbeperking bij verschillende wegen. - Aanpassingen Wilhelminalaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconstructie Horst ten Daallaan (eventueel i.c.m. kruispunt met Weerlaan). - Reconstructie Olympiaweg zuid, inclusief aanpassing. rotonde Garbialaan 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b.
		<ul style="list-style-type: none"> - Ontwerptraject starten t.b.v. de aanpassingen aan de Weerlaan en Olympiaweg inclusief de 'verouderde' rotondes. Het gaat om de volgende rotondes: <ul style="list-style-type: none"> o Weerlaan - Oude Weerlaan o Weerlaan - Meerlaan o Olympiaweg - Hillinenweg o Olympiaweg - Garbialaan o en het kruispunt Weerlaan - Horst ten Daallaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconstructie Weerlaan en Olympiaweg in combinatie met groot onderhoud. - N.n.t.b. 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b.
3.	Verkeerveilige schoolomgevingen en verkeerseducatie	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeente werkt mee aan het programma SCHOOL op SEEF. - Verkeerveiligheidschouwen met ouders en schooldirecties. - Eventuele aanpassingen aan infrastructuur en afspraken met school en ouders over haal- en breng gedrag. 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b. 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b.
4.	Gedragsbeïnvloeding: campagne tegen hard rijden in het dorp in combinatie met handhaving op snelheidsovertredingen	<ul style="list-style-type: none"> - Campagne tegen hard rijden in het dorp. - Overleg met politie en OM over mogelijkheden om de handhaving op hard rijden te intensiveren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Herhaling 	<ul style="list-style-type: none"> - Herhaling



3 Inzet op duurzame vervoerswijzen, lopen en fietsen op 1

3.1 Voetganger: Wat kwam er uit de analyse?

Aan de hand van een enquête hebben we in beeld gebracht wat de belangrijkste routes zijn voor voetgangers. Daarnaast hebben zij ook verschillende knelpunten aangegeven. Met deze gegevens gaat de gemeente de komende jaren aan de slag om de verkeerssituatie voor voetgangers te verbeteren. Figuur 8 is een weergave van de resultaten uit de enquête.



Figuur 8: Overzicht van de belangrijkste routes en knelpunten voor voetgangers



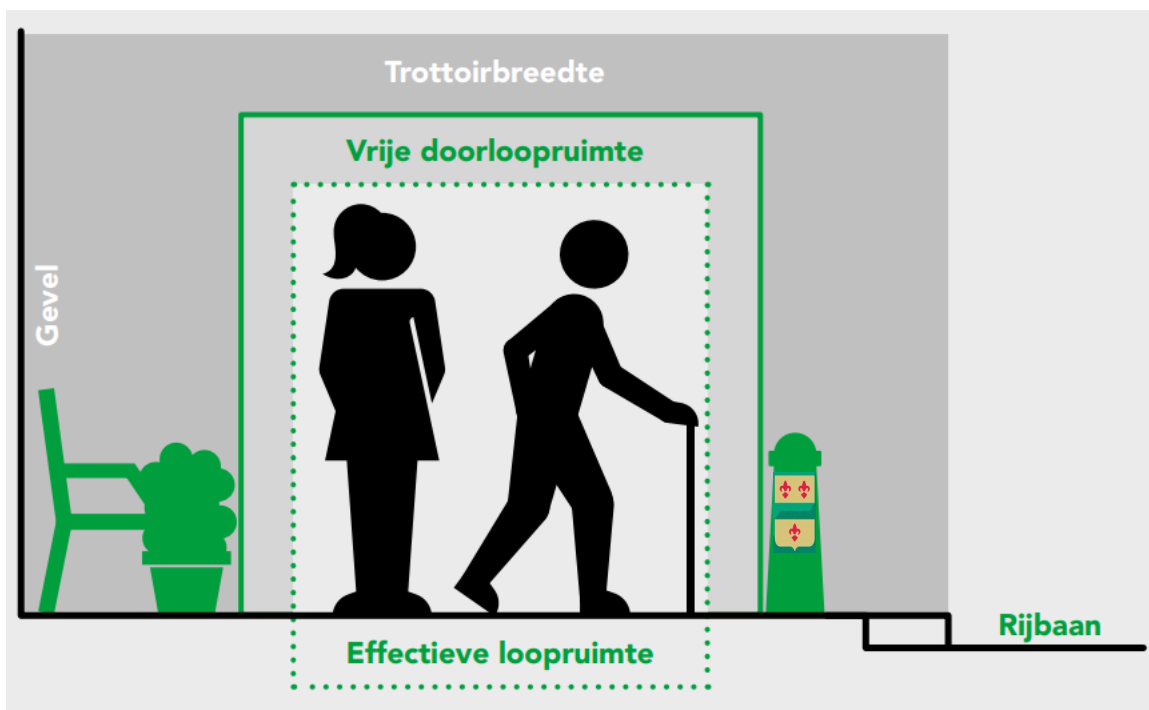
3.2 Voetganger: Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 5: Basis op orde, structureel aandacht voor voldoende ruimte voor voetgangers

Binnen Hillegom verplaatst men zich vooral lopend. In het HVVP uit 2009 is echter geen beleid over de voetganger opgenomen. De gemeente wil dat iedereen prettig en veilig kan wandelen. De ruimte voor voetgangers mag geen sluitpost zijn in projecten.

a) Vrije doorloopruimte van 1,80 m

In tegenstelling tot de verkeersruimte voor andere modaliteiten (fietspad, weg, busbaan), wordt de ruimte voor voetgangers voor meerdere functies gebruikt. Denk aan fietsparkeren, terrassen en afvalcontainers. Dat betekent dat de voetgangersruimte continu onder druk staat. We streven naar voldoende vrije doorloopruimte (1,80 m) bij alle ruimtelijke ontwikkelingen. Dit wordt toegepast bij alle nieuwe aanpassingen in de inrichting of de maatvoering van trottoirs. Bijvoorbeeld bij het herinrichten van straten, maar ook bij het plaatsen van extra fietsenrekken, afvalcontainers, of de aanleg van nieuwe geveltuinen. Dit betekent dat bestaande inrichtingen niet vanaf heden direct aangepast worden. De gemeente streeft overal naar een vrije doorloopruimte van 1,80 m, maar behoudt de vrijheid daar gemotiveerd van af te wijken.



Figuur 9: Vrije doorloopruimte voor voetgangers⁶

⁶ Ruimte voor de voetganger, gemeente Amsterdam 2020



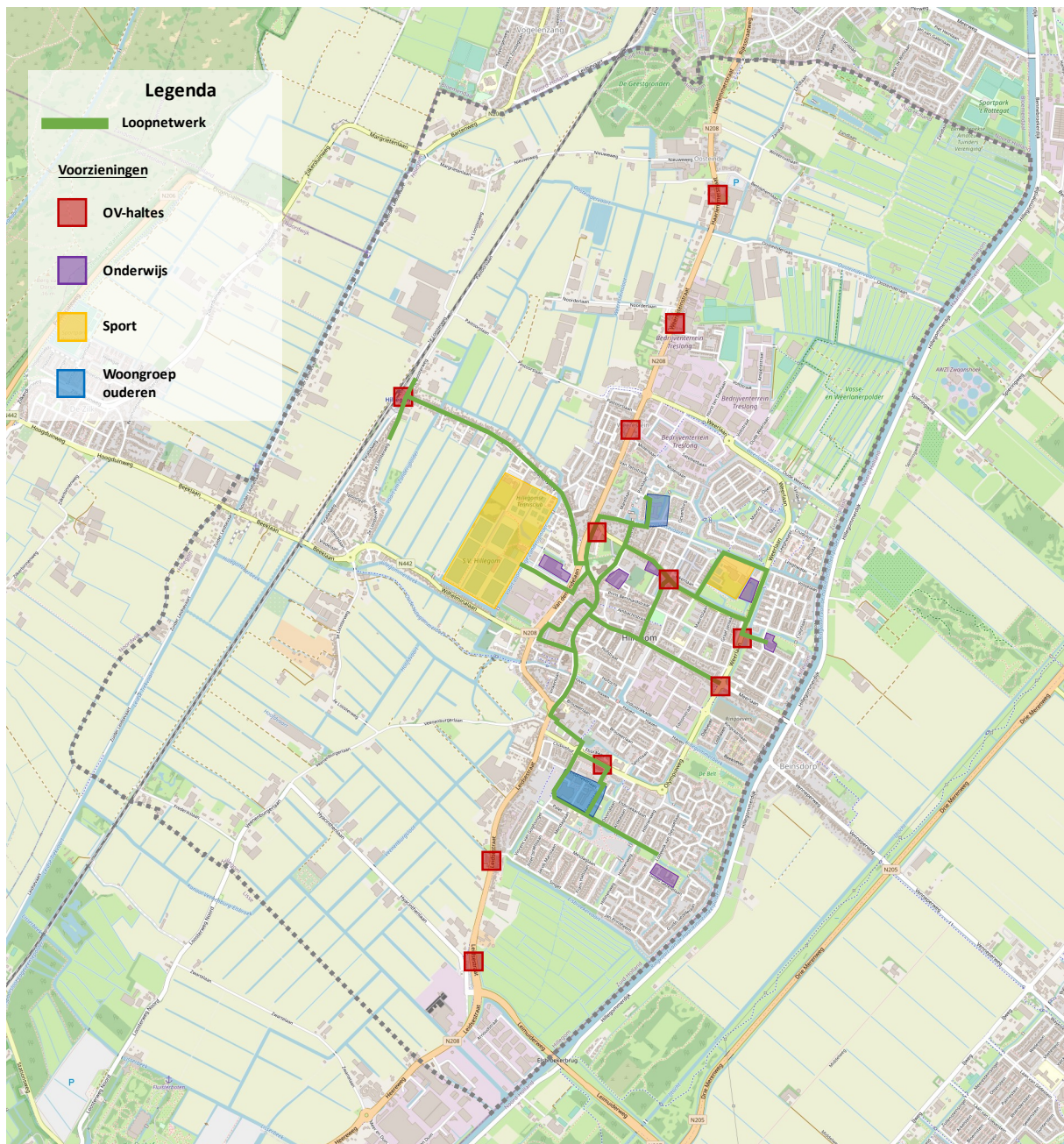
b) Extra investeren in het loopnetwerk

De meeste verbeteringen aan de ruimte voor voetgangers zullen plaatsvinden op het moment dat er werk met werk gemaakt kan worden. Als bijvoorbeeld een straat toe is aan groot onderhoud, kan er gelijktijdig gewerkt worden aan de voetgangersruimte. De belangrijkste looproutes verdienen echter wat meer aandacht. Hier is het soms omwille van de drukte, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid of de staat van het wegdek aan te raden om al vooruitlopend op regulier onderhoud te investeren.

Om te kunnen prioriteren leggen we met deze Mobiliteitsnota een Loopnetwerk vast (figuur 10). Het Loopnetwerk is het netwerk van vooral doorgaande routes van en naar drukke knooppunten. Het gaat bijvoorbeeld om looproutes tussen het centrum en nabijgelegen bushaltes.

Doel van het Loopnetwerk is het garanderen van voldoende en aantrekkelijke loop- en verblijfsruimte in de drukste delen. De volgende voorwaarden zijn van toepassing:

- Toegankelijk, zonder hinder van obstakels en moeilijk te overbruggen hoogteverschillen;
- Oversteekbaar, zonder verkeersveiligheidsrisico door verschil in snelheid met ander verkeer;
- Logisch verbonden, met aansluitende looproutes;
- Sociaal veilig, zowel subjectief als objectief.;
- Goed onderhouden;
- Met goede zichtlijnen, waardoor de oriëntatie gemakkelijk gaat.



Figuur 10: Loopnetwerk



Maatregel 6: Veilige voetgangersoversteekplaatsen over 50 km/h-wegen

Voor 50 km/h-wegen geldt in principe dat er alleen voetgangersoversteken worden gerealiseerd op kruispunten of ongelijkvloers (tunnel of brug)⁷. Als toch gekozen wordt een oversteekvoorziening te realiseren, dan kan de veiligheid verbeterd worden door:

- Het verkleinen van de oversteeklengte;
- Het aanbrenge van tussensteunpunten;
- Het verlagen van de snelheid door van het autoverkeer.

Waar (veel) kinderen oversteken, moet er rekening mee worden gehouden dat die over het algemeen voertuigsnelheden slecht kunnen schatten. Hetzelfde geldt voor ouderen, als gevolg van afnemend gezichtsvermogen. Het is belangrijk dat bij oversteekplaatsen de snelheid zo veel mogelijk wordt gereduceerd tot maximaal de 85-percentielsnelheid van 50 km/h, maar bij voorkeur circa 30 km/h. Dit geldt met name voor oversteekplaatsen op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Bij komende reconstructies wordt rekening gehouden met deze uitgangspunten.



Figuur 11: Voorbeeld van een gecombineerde fiets- en voetgangersoversteek op de Weerlaan

Op de Weerlaan zijn verschillende zebrapaden gecombineerd met fietsoversteken. Fietsers dienen hier voorrang te verlenen aan automobilisten, voetgangers hebben voorrang. Deze situatie moet voorkomen worden. Beter is het om dan te kiezen voor voldoende opstelruimte voor voetgangers en fietsers en de mogelijkheid om in twee fasen over te steken. De oversteek over de Meerlaan bij het nieuwe integraal kindcentrum is op dit moment niet veilig genoeg. Hier wordt in de loop van 2022 een rotonde met zebrapaden aangelegd.

⁷ ASVV 2021, CROW

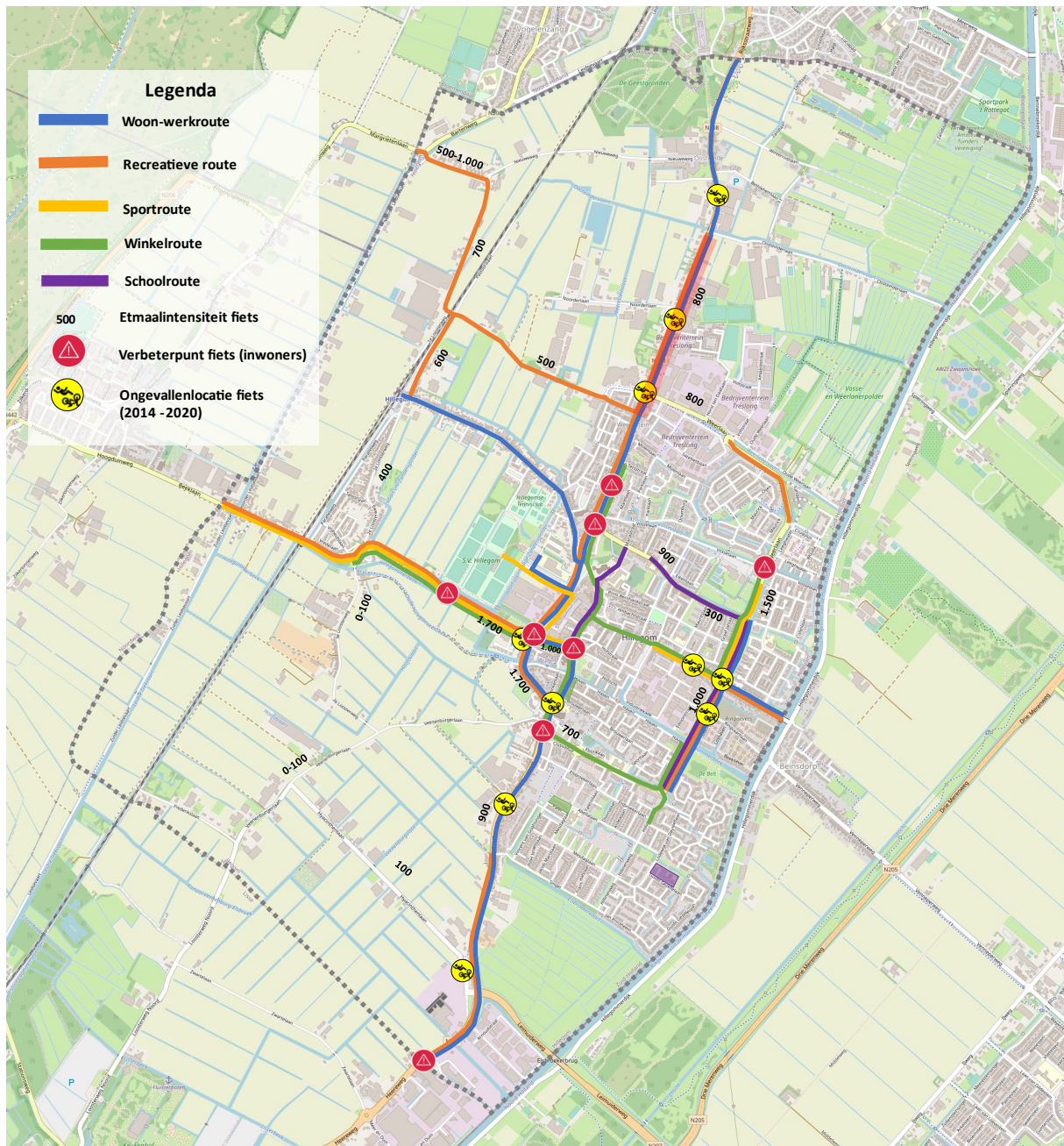


3.3 Fiets: Wat kwam er uit de analyse?

De fiets wordt vooral gebruikt voor de boodschappen, winkelen, sport en hobby. De fietspaden zijn al verbeterd, maar toch liggen hier nog kansen. Er zijn op dit moment nog fietsers ontevreden over verschillende fietspaden. Verder zijn er op dit moment ook te weinig bewaakte stallingsmogelijkheden en zijn fietspaden in het donker soms onveilig door het gebrek aan goede verlichting.

In 2016 is een fietsbeleidsplan opgeleverd met concrete maatregelen om de infrastructuur te verbeteren. Op elementen is de fietsinfrastructuur verbeterd, zoals de route van het centrum naar het NS-station via de Stationsweg. Ook de Meerlaan tussen de rotonde en de Ringvaart is verbeterd en de fietspaden langs de N208 zijn geasfalteerd, daar waar dat nog niet het geval was. Er zijn ook straten die niet optimaal voor fietsers zijn ingericht, zoals de Wilhelminalaan.

Aan de hand van een enquête hebben we in beeld gebracht wat de belangrijkste routes zijn. Met deze gegevens gaat de gemeente de komende jaren aan de slag om de verkeerssituatie voor fietsers te verbeteren. Figuur 12 is een weergave van de resultaten uit de enquête.



Figuur 12: Belangrijkste fietsroutes en knelpunten



3.4 Fiets: Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 7: Basis op orde, structureel aandacht voor voldoende ruimte voor fietsers

De meeste verbeteringen aan de ruimte voor fietsers zullen plaatsvinden op het moment dat er werk met werk gemaakt kan worden. Als bijvoorbeeld een straat toe is aan groot onderhoud, kan er gelijktijdig gewerkt worden aan de ruimte voor fietsers. De belangrijkste fietsroutes verdienen echter wat meer aandacht. Hier is het soms omwille van de drukte, de verkeersveiligheid, de sociale veiligheid of de staat van het wegdek aan te raden om al vooruitlopend op regulier onderhoud te investeren. Om te kunnen prioriteren leggen we met deze Mobiliteitsnota het Fietsnetwerk vast. De lokale hoofdfietsroutes vormen een fijnmazig fietsnetwerk dat intensief wordt gebruikt. Ze ontsluiten de woon- en werkgebieden en voorzieningen. Het netwerk bestaat uit vrijliggende fietspaden en, als dat niet mogelijk is, uit fietsstroken van voldoende breedte. Het wegdek bestaat uit rood asfalt. Doorfietsroutes zijn de belangrijkste regionale fietsverbindingen. Doelen van de hoofdfietsroutes en de doorfietsroutes zijn:

- Stimuleren van het dagelijkse fietsgebruik;
- Garanderen van de bereikbaarheid van Hillegom en de aangrenzende gemeenten;
- Gebruik als recreatieve verbindingen vanuit het dorp naar de groengebieden.

Randvoorwaarden:

- Het is verkeersveilig;
- Het is sociaal veilig;
- Het is goed verbonden;
- Het is comfortabel;
- Het is goed onderhouden.

Zie voor de ontwerprichtlijnen bijlage 1.

Maatregel 8: Uitbreiden van fietsnetwerk

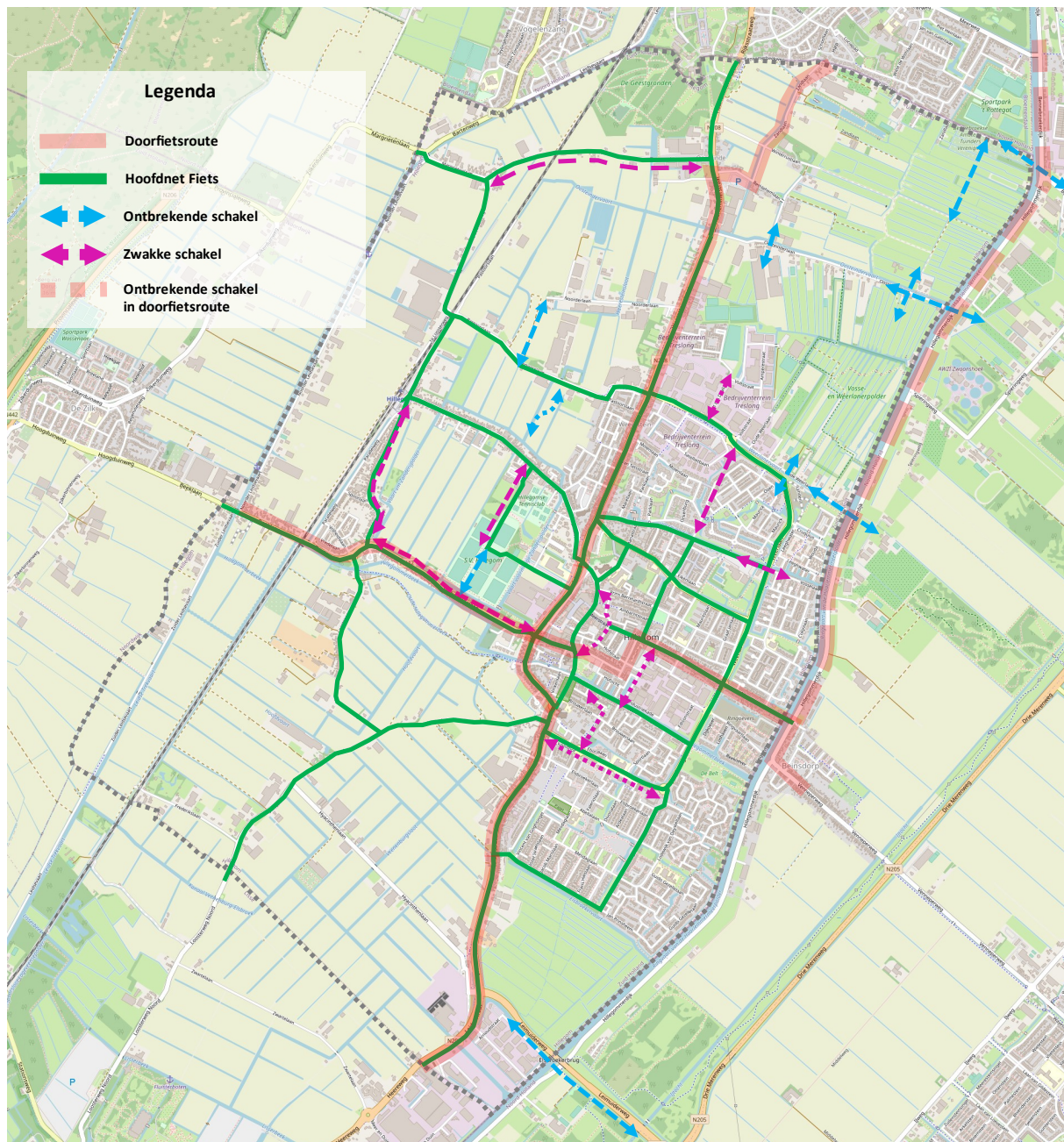
Inwoners van Hillegom fietsen graag. De meeste fietsen langs drukke doorgaande wegen. De gemeente wil alternatieve routes aanbieden die aantrekkelijk en veilig zijn. Het is belangrijk dat de fietsroutes met omliggende gemeenten verbeteren, zeker richting Haarlemmermeer waar veel nieuwe woningen worden gebouwd.



Figuur 13: Fietsen door de gemeente is een genot



In de figuur 14 zijn de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk weergegeven. Ons streven is om dit netwerk stap voor stap uit te breiden. Te beginnen met de routes waar - naar verwachting - fietsers het meest baat bij hebben. We starten met een verkenning naar nieuwe routes over de Ringvaart richting Haarlemmermeer. Met name de route via de Oosteinderlaan lijkt daar geschikt voor.



Figuur 14: Categoriëring fietsnetwerk en ontbrekende schakels



3.5 Openbaar vervoer: Wat kwam er uit de analyse?

Binnen Hillegom wordt weinig gebruik gemaakt van het OV. Ongeveer 10% van de verplaatsingen is met het OV. Voor activiteiten buiten Hillegom wordt het OV iets vaker gebruikt, maar ook hier loopt het OV erg achter op de andere modaliteiten. 27% van de respondenten⁸ is tevreden over de bereikbaarheid van Hillegom per bus, de bereikbaarheid per trein wordt een stuk hoger gewaardeerd, 58% is (zeer)tevreden. Er wordt veel geklaagd over bussen die te laat zijn. De trein rijdt op dit moment twee keer per uur naar Haarlem of Leiden/Den Haag. Dit zorgt voor een goede verbinding met de omliggende steden. Schiphol is daarentegen slechter bereikbaar.

3.6 Openbaar vervoer: Waar liggen de kansen voor verbetering?

Maatregel 9: Verkenning nieuw OV-knooppunt aan de westzijde van het spoor

Het huidige stationsplein van Hillegom voldoet aan de huidige vereisten. Het is echter matig bereikbaar en er is weinig tot geen mogelijkheid tot uitbreiding. Bussen richting het station rijden door een woonstraat (de 2e Loosterweg) die niet erg geschikt is voor busverkeer. Als het station beter moet functioneren als OV-knooppunt voor de regio dan is uitbreiding aan de westzijde van het spoor een aantrekkelijke optie. Hier zou ruimte gereserveerd kunnen worden voor aantrekkelijke en toegankelijke bushaltes en voor een P+R-voorziening. In het hoogseizoen kunnen vanaf hier pendelbussen richting de Keukenhof worden ingezet.



Figuur 15: Station gebruiken als hét Mobiliteitsknooppunt in de regio

Aan de Hillegomse zijde wordt de 2e Loosterweg dan verlost van (bus)verkeer. Het P+R-terrein kan voor andere functies worden ingezet, zoals een uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken en het aanbod van OV-fietsen. Hiermee kan het een verbindingpunt zijn voor toeristen richting Keukenhof en de Bollenstreek. Zo kan het station uitgroeien tot een nieuwe mobiliteitshub. Deze verkenning hangt samen met de verkenning naar een nieuwe wegverbinding langs het spoor, zie ook maatregel 14.

⁸ Onderzoek Mobiliteit, Direct research, augustus 2020



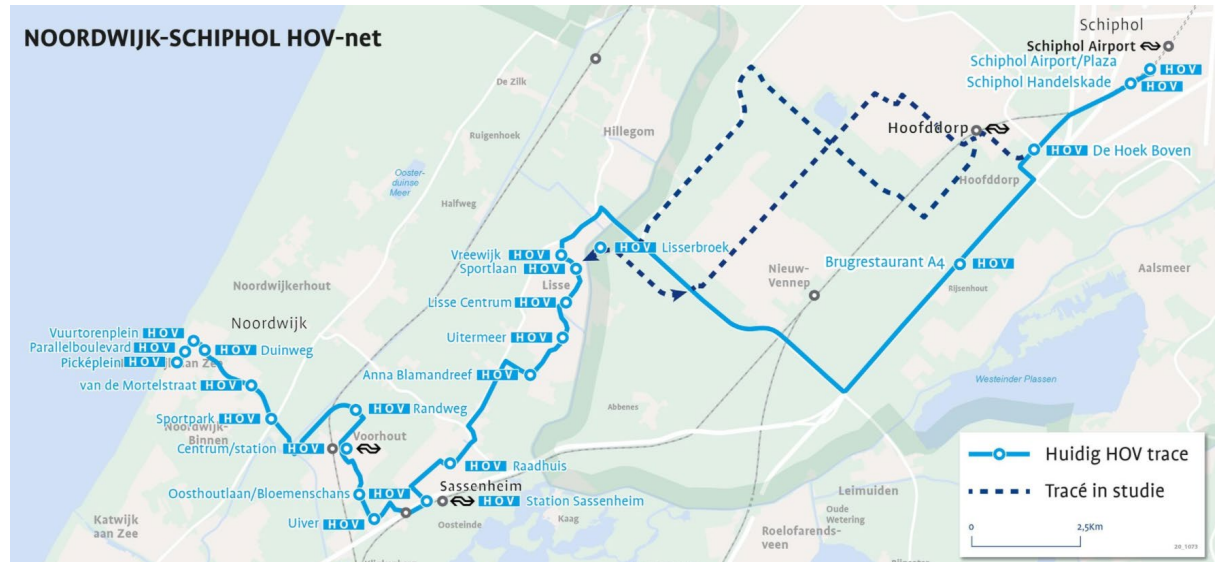
Maatregel 10: Zorgen voor goede aansluitingen op het openbaar vervoer

Buslijn 50 is de belangrijkste buslijn door Hillegom. Er is een jaarlijkse groei zichtbaar. Het succes kan worden verklaard door de goede balans tussen een hoge frequentie en fijnmazigheid. Bij korte wachttijden zijn mensen ook bereid om wat verder te fietsen of lopen naar de halte. Arriva geeft aan dat de laatste jaren de gemiddelde reistijd wat lager is geworden zonder dat er aanwijsbare knelpunten zijn. De instrumenten van de gemeente zijn beperkt om het openbaar vervoer te verbeteren. Daarvoor is ze afhankelijk van de provincie Zuid-Holland. Wel kan de gemeente als wegbeheerder trachten om de vertraging op het wegennet te minimaliseren en om goede routes naar de OV-haltes aan te bieden voor fietsers en voetgangers.

De volgende maatregelen worden genomen:

a) Verbeteren van de verbinding met Haarlemmermeer en Schiphol

De huidige buslijn 361 van Noordwijk naar Schiphol wordt in een aantal stappen opgewaardeerd tot Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). Deze HOV-verbinding betekent voor reizigers dat de bus vaker, sneller en prettiger zal rijden. Ook voor inwoners van Hillegom is dit een goede directe buslijn naar Schiphol. De nieuwe buslijn zal waarschijnlijk in de spits met 4 bussen per uur rijden. Daarnaast wordt in verband met de geplande woningbouw bij Nieuw Vennep een nieuwe bus- en fietsverbinding onderzocht over de Ringvaart.



Figuur 16: Nieuw traject HOV Noordwijk - Schiphol

Er wordt nog gestudeerd op verschillende tracés richting Schiphol. Voor Hillegom is het van belang dat het tracé via de N205 wordt gekozen. Dat maakt de fietsrit vanuit Hillegom nog korter en de busrit minder lang. We zullen bij de provincie aandringen op een snelle realisatie van dit tracé en bestuderen hoe we goede verbindingen voor fietsers en voetgangers naar dit tracé kunnen realiseren

b) Extra afslag richting Olympiaweg

Bus 50 rijdt vanaf de Leidsestraat naar de Olympiaweg. Hier ontbreekt een rechtsafvak. Dit terwijl er regelmatig vertraging is op de Leidsestraat. Daarom is besloten om een rechtsafvak te realiseren op de Leidsestraat om de doorstroming van bus 50 te verbeteren en om ook het overige



verkeer beter te verdelen over de route via de N208 en de route via de Olympiaweg en de Weerlaan. Het kruispunt wordt aangepakt tegelijk met onderhoud aan de riolering.

3.7 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma Lopen, Fietsen en OV				
Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2030)	Projecten Later (na 2030)
5.	Basis op orde, structureel aandacht voor voldoende ruimte voor voetgangers	<ul style="list-style-type: none"> - Vaststellen van een nieuw loopnetwerk en beleid, investeringen en beheer hierop afstemmen. - Vanaf vaststelling vast onderdeel van het beleid (streven naar 1,80m vrije doorloopruimte). 	<ul style="list-style-type: none"> - In alle projecten de ruimte bewaken. 	<ul style="list-style-type: none"> - In alle projecten de ruimte bewaken.
6.	Veilige voetgangersoversteekplaatsen over 50 km/h-wegen	<ul style="list-style-type: none"> - Kruispunten Olympiaweg en Weerlaan nader analyseren en betrekken bij het ontwerptraject voor de reconstructie Weerlaan en Olympiaweg. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aanpak kruispunten Olympiaweg en Weerlaan bij groot onderhoud van deze wegen (zie ook maatregel 2). 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b.
7.	Basis op orde, structureel aandacht voor voldoende ruimte voor fietsers	<ul style="list-style-type: none"> - Vaststellen van nieuw fietsnetwerk en voetgangersnetwerk en beleid, investeringen en beheer hierop afstemmen. - Prioriteiten nieuw netwerk vanaf vaststelling vast onderdeel van het beleid. 	<ul style="list-style-type: none"> - In alle projecten de ruimte bewaken. 	<ul style="list-style-type: none"> - In alle projecten de ruimte bewaken.
8.	Uitbreiding van het fietsnetwerk	<ul style="list-style-type: none"> - Studie naar haalbaarheid van één of twee nieuwe fietsbruggen over de Ringvaart richting Haarlemmermeer. - Realisatie van een nieuwe verbinding over de Oosteindervaart richting de Bethlehemlaan. 	<ul style="list-style-type: none"> - Fietsverbinding over de Ringvaart richting Haarlemmermeer realiseren. - Realisatie van één of meerdere andere kansrijke ontbrekende schakels. 	<ul style="list-style-type: none"> - N.n.t.b.
9.	Verkenning van een nieuw OV-knooppunt aan de westzijde van het spoor	<ul style="list-style-type: none"> - Verkenning van het nut en de haalbaarheid van een OV-knooppunt aan de westzijde van het spoor. 	<ul style="list-style-type: none"> - Besluitvorming over nieuw tracé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eventuele aanleg van een nieuwe OV-verbinding.
10.	Zorgen voor goede aansluitingen op het openbaar vervoer	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoek naar een betere voet- en fietsverbinding met de verbeterde HOV-verbinding met Schiphol + lobby voor route van de HOV via de N205. - Onderzoek naar de gebruiksvriendelijkheid van de OV-haltes. - Start met aanpassingen aan haltes. 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbetering van fietsverbindingen met OV-haltes. - Realisatie van een extra rechtsafvak Leidsestraat. - Aanpassingen aan haltes. 	



4 In goede banen leiden van autoverkeer en vrachtverkeer

4.1 Wat kwam er uit de analyse?

Voor werk, studie, boodschappen en bezoeken van familie is de auto het meest gebruikte vervoersmiddel. Het merendeel van de inwoners is tevreden over de bereikbaarheid voor automobilisten. We zien een toename van het autoverkeer op hoofdwegen van 15% tot 20% tussen 2010 en 2020⁹. Op sommige wegdelen is de intensiteit op momenten hoger dan de weg kan verwerken. Daar ontstaan files.

Automobiliteit zorgt voor verschillende ergernissen in de wijk. Er wordt veel geklaagd over te hard rijden en foutparkeren. Daarbij zijn er ook verschillende onveilige kruispunten, waar automobilisten vaak betrokken zijn bij letselongevallen.

De doelstelling uit het HVVP 2009 is dat de Intensiteit/Capaciteit - verhouding op de wegen lager is dan 80%. Uit de meetgegevens blijkt dat op verschillende delen van het hoofdnet meer verkeer aanwezig is dan de (aangenomen)¹⁰ capaciteit van de weg. Dit vertaalt zich met regelmaat in vertragingen op het hoofdnet. De drukte heeft ook effect op de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Uit de evaluatie HVVP 2009

Meenemen in het Mobiliteitsplan:

- Opnieuw aandacht voor het verminderen van doorgaand (vracht)verkeer.
- De ontwikkeling van de hoeveelheid (vracht)verkeer blijven monitoren, omdat het een indicatie geeft van mogelijke knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

4.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?

We zetten op meerdere maatregelen in om het autoverkeer in goede banen te leiden. De maatregelen moeten zorgen voor een betere Intensiteit/Capaciteits-verhouding. Zeker op de wegdelen met knelpunten op gebied van overlast en veiligheid willen we hoeveelheid verkeer beperken.

Maatregel 11: Basis op orde, vastleggen van een wegategorisering

Met deze Mobiliteitsnota leggen we de wegategorisering vast. Het doel van de wegategorisering is om te zorgen dat de functie en inrichting van de weg aansluit bij het gebruik van de weg. Hiermee wordt voor weggebruikers duidelijk wat er verwacht wordt. Door de inrichting van de weg en de bewegwijzering kan de gemeente zorgen het doorgaande en zwaardere verkeer zich concentreert op de wegen die daarvoor geschikt zijn.

⁹ Regionale verkeers- en milieukaart Holland Rijnland (RVMK)

¹⁰ Het bureau De Groot Volker heeft op basis van de wegeigenschappen in inschatting gemaakt van de capaciteit.



Binnen de bebouwde kom zijn twee wegtypen te onderscheiden:

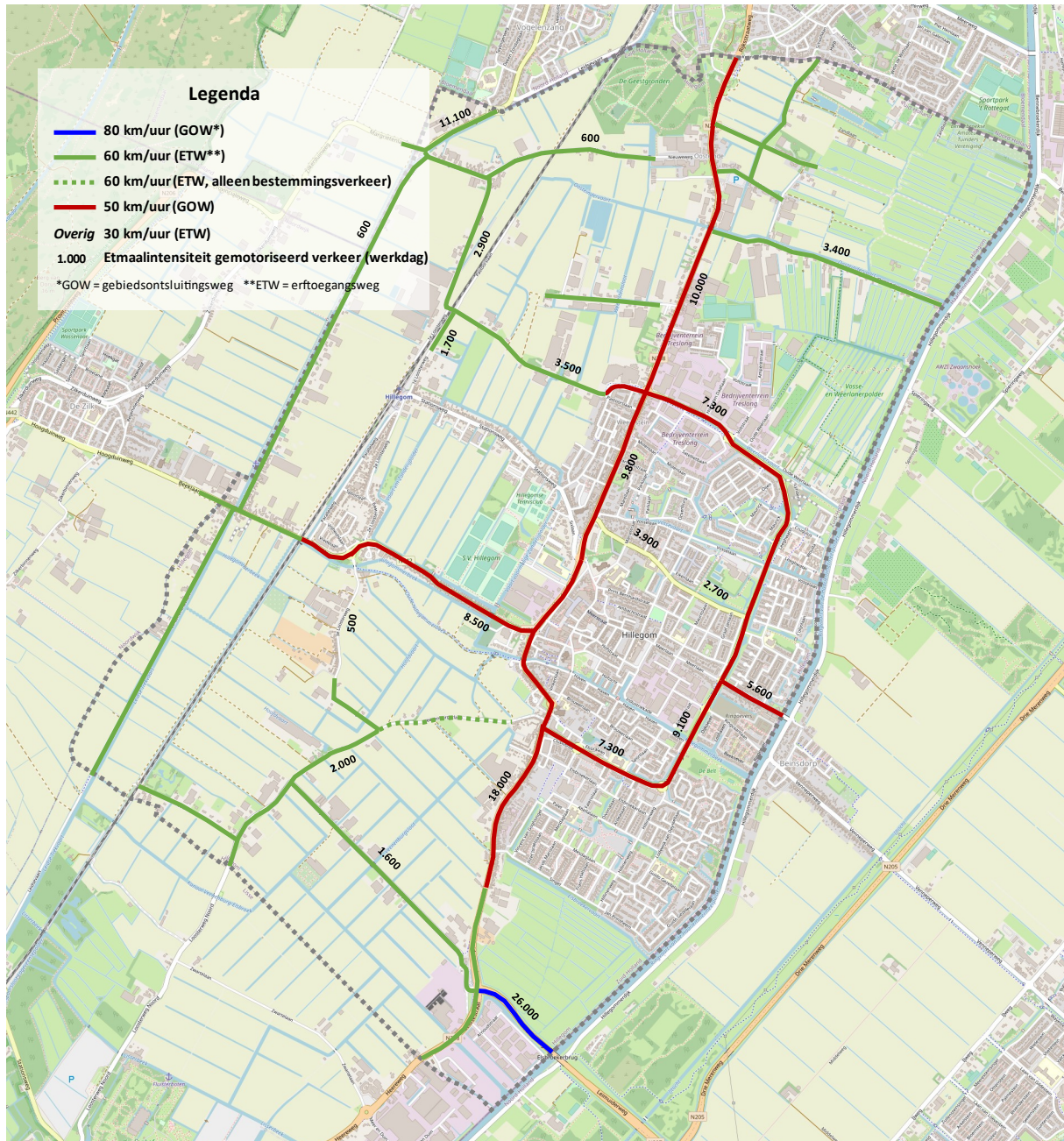
- Erftoegangsweg: Een weg bedoeld voor het toegankelijk maken van erven (dat zijn alle particuliere en openbare percelen, inclusief woonerf en winkelerf) en verblijfsgebieden. Het verblijven staat centraal bij een erftoegangsweg. Het gemotoriseerde verkeer dient zich (met name door lage snelheden) aan te passen aan de 'verblijvers', zoals voetgangers en fietsers.
- Gebiedsontsluitingsweg: De gebiedsontsluitingsweg vormt, binnen het verkeersnetwerk in een gebied, de verbindende schakel tussen erftoegangswegen en stroomwegen.

Als de inrichting van de weg niet aansluit bij het gebruik van de weg, dan kan de gemeente overwegen om de inrichting aan te passen of de weg anders te categoriseren.

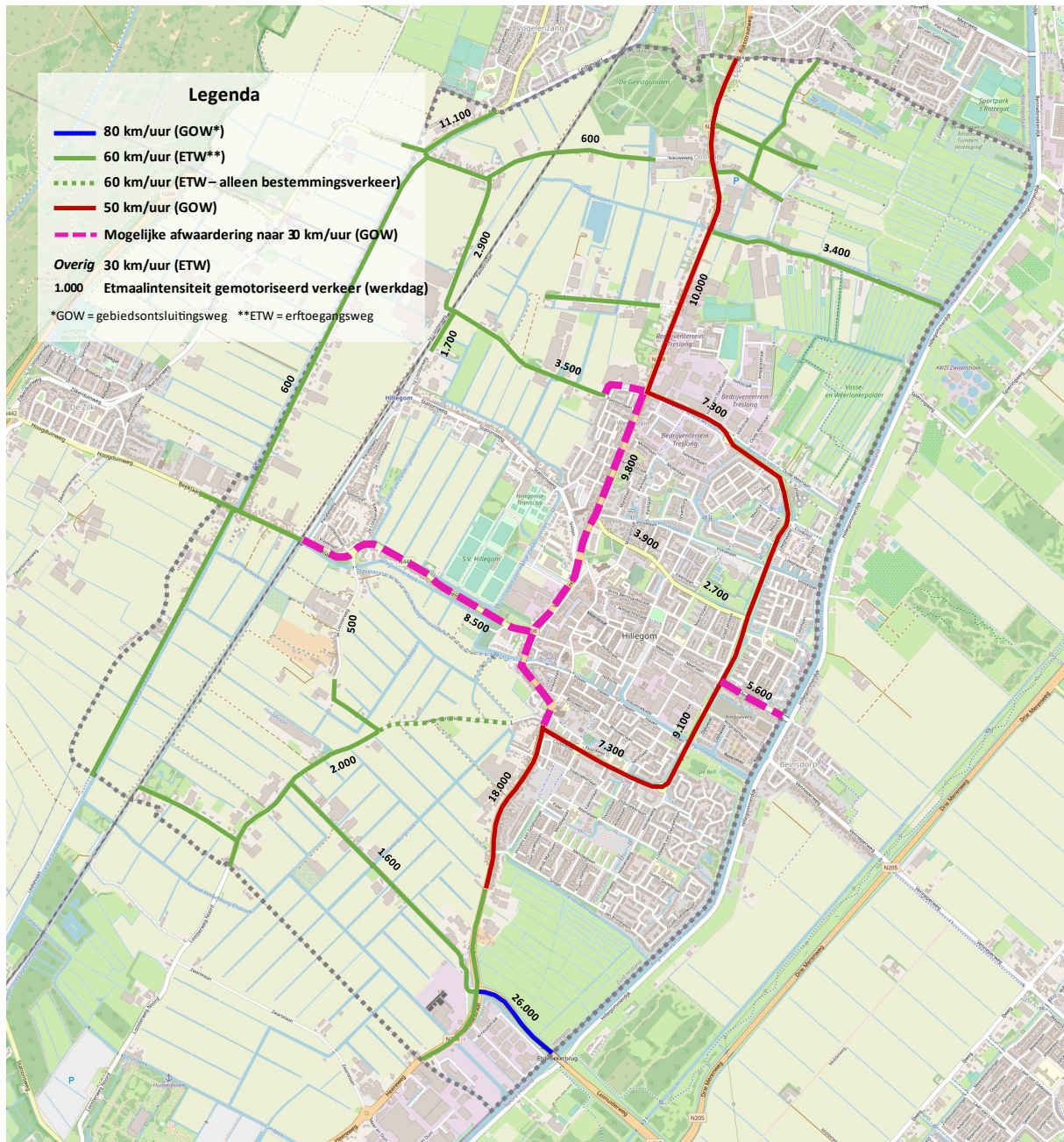
Maatregel 12: Onderzoek naar een lagere maximum snelheid Wilhelminalaan, Van den Endelaan, Weeresteinstraat en Meerlaan

Eind 2020 heeft de Tweede Kamer ingestemd met een motie om de leidende maximumsnelheid binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50 naar 30 kilometer per uur. Uitzonderingen zijn nog wel mogelijk, bijvoorbeeld op doorgaande wegen of plekken waar dit veilig kan.

Met dit besluit is er een nieuwe wegcategorie ontstaan, namelijk een gebiedsontsluitingsweg waar een maximum snelheid van 30 km/h geldt. Hiervoor zijn landelijk nog geen ontwerprichtlijnen beschikbaar. We gaan onderzoeken of het mogelijk is om een aantal wegen af te waarderen naar 30 km/h om hiermee de verkeersveiligheid te verbeteren en het verkeer beter te verdelen over het netwerk. Het gaat om de Wilhelminalaan, de Van den Endelaan, de Weeresteinstraat (zuid) en de Meerlaan. De ring Weerlaan, Olympiaweg kan 50 km/h blijven, omdat deze wegen beter geschikt zijn als gebiedsontsluitingsweg en nog niet aan de maximale capaciteit zitten. We nemen verschillende maatregelen om de veiligheid op de Weerlaan en Olympiaweg te verbeteren (zie hoofdstuk 1). Op het moment van onderhoud aan deze wegen zal er ook aandacht zijn voor het verminderen van eventuele trillingsoverlast.



Figuur 17: Huidige wegcategorisering Hillegom



Figuur 18: Onderzoek naar verlaging van de snelheid naar 30 km/h



Maatregel 13: Regionale aanpak van de mobiliteit

De regionale opgave is om kansen te blijven bieden voor de woningbouwontwikkeling en de economische ontwikkeling van het gebied zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid in de woonkernen. Er wordt op dit moment op verschillende niveaus gewerkt aan de mobiliteitsopgave in de regio Duin- en Bollenstreek.

Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek

De Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek zet in op een duurzame Greenport. Een landelijk gebied met vitale dorpskernen waar het prettig leven, wonen, werken en recreëren is. Er wordt geanticipeerd op de grootschalige verstedelijkingsopgave aan de overkant van de Ringvaart, vanwege de grote impact op de regio.



Figuur 19: N207/N208, belangrijk en druk knooppunt in de regio

Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland

In dit plan worden een aantal ambities en speerpunten benoemd. Hieronder zijn de belangrijkste voor deze subregio beschreven.

- *Doorstroming hoofdassen:* De bestaande nationale hoofdassen voor weg- en spoorvervoer die onze regio doorkruisen zullen zonder aanpassingen ook in de toekomst capaciteitsknelpunten kennen. Voldoende capaciteit op deze hoofdassen is een belangrijke basisvoorwaarde voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de regio.
- *Oost-Westverbindingen Duin- en Bollenstreek:* De relatie tussen de Duin- en Bollenstreek en de Metropoolregio Amsterdam wordt versterkt door investeringen in weginfrastructuur en aansluiting van de Duin- en Bollenstreek op het HOV-netwerk van de Haarlemmermeer.



- *Landbouwverkeer:* Landbouwverkeer rijdt noodgedwongen veelal door dorpskernen en zorgt voor (een gevoel van) verkeersonveiligheid, barrièrewerking en geluidshinder. Door de routes van het landbouwverkeer in kaart te brengen zal in samenwerking met de sector worden gewerkt aan oplossingen die de leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid verbeteren.

De komende jaren is het aan de gemeenten om projecten aan te dragen die bijdragen aan de realisatie van de speerpunten. Deze projecten worden beoordeeld. Na beoordeling worden ze opgenomen in de regionale mobiliteitsagenda. Verschillende projecten benoemd in dit plan komen in aanmerking voor een bijdrage. Het is goed dat de oost-westverbindingen een speerpunt zijn in de plannen. Een regionale aanpak is noodzakelijk om de verkeersdruk in Hillegom aan te pakken. We blijven ons inzetten om te zorgen dat de goede voornemens worden vertaald naar regionale projecten die de verkeersdruk in de gemeente verlichten.

Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

De provincie Zuid-Holland heeft samen met Holland Rijnland en de gemeenten Hillegom en Lisse een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van mobiliteitsmaatregelen in de noordelijke Duin- en Bollenstreek. In het voorjaar van 2021 zijn de onderzoeken gestart. In de omgeving van Hillegom wordt gezocht naar een verbinding over de Ringvaart en maatregelen die het doorgaande (vracht)verkeer door de kern van Hillegom verminderen.

Maatregel 14: Ontlasten van bestaand netwerk: verkenning naar nieuwe verbindingen

Vanuit de interviews en de enquêtes hebben we vooral veel klachten en bezorgdheid gehoord over de N208 en de Wilhelminalaan. Grootste aandachtspunten zijn de trillingsoverlast die mensen ervaren en de (gevoelens) van verkeersonveiligheid. Bij de Wilhelminalaan is dat zo serieus dat mensen deze weg zelfs mijden. Voor beide wegen is een afname van het auto- en vrachtverkeer wenselijk, waardoor de verkeersintensiteit beter past bij de wegcapaciteit (een betere IC-verhouding).

We zetten op meerdere maatregelen in om het autoverkeer in goede banen te leiden. De maatregelen moeten zorgen voor een betere Intensiteit/Capaciteits-verhouding. Zeker op de wegdelen met knelpunten op gebied van overlast en veiligheid willen we hoeveelheid verkeer beperken. Zoals in de vorige maatregel is beschreven werken we in regionaal verband aan oplossingen. We willen de komende jaren echter ook verkennen wat we binnen de eigen gemeentegrenzen kunnen doen. Oplossingen voor dit probleem gaan vaak gepaard met keuzes die voor sommigen minder wenselijk zijn. We schetsen hier een paar richtingen en gaan daarover graag in gesprek met de inwoners.

a) Verkenning naar voor- en nadelen nieuwe randweg

Als Hillegom een randweg zou hebben, dan zou het doorgaande verkeer om het dorp geleid kunnen worden, waarmee een groot deel van de ervaren overlast zou worden verminderd. Er staat tegenover dat het ten koste gaat van groen en landbouwgrond. Bovendien zullen de kosten hoog zijn. Een raming van Goudappel in 2013 voor het tracédeel 1 was zo'n €10 mln. De gemeente wil een nieuwe verkenning naar de voor- en nadelen en daarover in gesprek gaan met de inwoners en bedrijven van Hillegom. Hillegom kan dit niet alleen, dus gaat hierover ook in overleg met de provincie en buurgemeenten. In figuur 20 is indicatief aangegeven hoe zo'n randweg zou kunnen lopen. De verkenning kan opgedeeld worden in drie tracédelen. Elk tracé heeft zijn eigen doelen.



Tracédeel 1: Een verbinding tussen de Beeklaan en de Pastoorslaan aan de westzijde van het spoor. Het doel van dit deel is om de 2^e Loosterweg te ontlasten van busverkeer en om een nieuw OV-knooppunt te ontwikkelen dat toekomstvast is (zie ook maatregel 9).

In 2010 is één variant van een busbaan aan de westzijde van het spoor uitgewerkt.¹¹ Grontmij deed destijds de volgende aanbeveling:

"Geen verdere uitwerking te geven aan het project busbaan Beeklaan (N442) - 1e Loosterweg/Pastoorslaan te Hillegom, omdat de huidige verbinding te weinig potentie heeft om uit te kunnen groeien tot een HOV-verbinding, de busbaan geen onderdeel meer is van toekomstige ontwikkelingen en de kosten bedragen nu aanzienlijk meer dan oorspronkelijk geraamd."

Er zijn enkele aanleidingen om een nieuwe verkenning te starten:

- We streven meer doelen na, namelijk ook een ontlasting van wegen in Hillegom die nu onder druk staan.
- De hoeveelheid verkeer op de Wilhelminalaan en N208 is met ongeveer 10% verder gestegen.
- De verwachte Duinpolderweg wordt vooralsnog niet gerealiseerd en biedt dus niet de verlichting die voorzien was.

Planvorming voor een nieuwe verbinding zoals hier wordt voorgesteld neemt veel tijd in beslag. In de komende jaren is onderhoud nodig aan de 2^e Loosterweg. Dit kan niet wachten op een besluit over een alternatieve busroute. We zullen (in overleg met omwonenden) verkeerskundige verbeteringen aan de 2^e Loosterweg meenemen met de onderhoudswerkzaamheden.

Tracédeel 2: Een verbinding tussen de N207 en de Beeklaan. Het doel van dit deel is om de Wilhelminalaan, de Van den Endelaan en de Leidsestraat te ontlasten van (vracht)verkeer. Tevens biedt het een ontsluiting voor nieuw te bouwen woningen in De Zilk.

Tracédeel 3: Een verbinding tussen de Pastoorslaan en de Haarlemmerstraat (N208). Met de realisatie van dit tracédeel is een nieuwe ontsluitingsweg om Hillegom gerealiseerd. Doorgaand verkeer kan dan om Hillegom geleid worden. Dat vergt overigens ook een afwaardering van de huidige doorgaande routes in Hillegom.

b) Ontsluiting Noorderlaan via de Pastoorslaan

De Noorderlaan is een zeer smalle weg waar zwaar vrachtverkeer over rijdt. Mogelijkheden om de weg te verbreden zijn er niet. Daarom onderzoeken we de mogelijkheid om de Noorderlaan te verbinden met de Pastoorslaan. We hopen hier de komende jaren uitvoering aan te geven en daarmee de Noorderlaan te ontlasten.

¹¹ Aanbevelingen projecten stationsomgeving Hillegom, Goudappel Coffeng, 2013



Figuur 20: Verkenning naar voor- en nadelen nieuwe verbindingen



Maatregel 15: Logistiek: Voorkeursroutes vrachtverkeer en concentratie van logistieke activiteiten

Voorkeursroutes vrachtverkeer

We willen doorgaand vrachtverkeer door het dorp verminderen. We hopen en verwachten dat investeringen in de regionale wegen hieraan zullen bijdragen. Voordat het zover is, gaan we onderzoeken of en hoe we het doorgaand vrachtverkeer kunnen laten rijden via wegen die daartoe geschikt zijn.

Zo is bijvoorbeeld de Weerlaan beter geschikt voor vrachtverkeer dan de Van den Endelaan, omdat er minder huizen direct langs de weg gelegen zijn en omdat hier minder kruisend verkeer aanwezig is. In overleg met het bedrijfsleven willen we komen tot een voorkeursnet goederenvervoer.

Concentratie logistieke activiteiten in het centrum

Uit de interviews met ondernemers komt de bevoorrading niet als knelpunt naar voren. Er zijn landelijk wel een aantal trends waar we in de toekomst rekening mee moeten houden:

- We zien een toename van verkeersbewegingen door thuiswinkelen.
- De leefbaarheid in de dorpskernen en stadscentra wordt steeds belangrijker, dan gaat niet goed samen met groot en zwaar vrachtverkeer.
- Steeds meer goederen worden (zeker voor het laatste deel) bezorgd met lichte elektrische voertuigen, zoals elektrische bakfietsen.

Hillegom kan op een paar manieren inspelen op deze trends, door:

- Grote winkels te concentreren op locaties die met grote vrachtwagens goed bereikbaar zijn (westzijde van het centrum);
- Logistieke activiteiten te concentreren. Het HD-plein zou een goede locatie zijn om verschillende logistieke voorzieningen te realiseren. Het zou kunnen dienen als een logistieke hub. Het HD-plein is goed bereikbaar voor groot vrachtverkeer. Vanuit daar kunnen goederen met kleiner vervoer verder worden gebracht naar de winkels en horeca. Ook andere locaties aan de zuidkant of noordkant van de Hoofdstraat lenen zich hiervoor.

We nemen deze elementen mee in de verdere gedachtenvorming en ontwerp voor het HD-plein.



Figuur 21: Nieuwe inrichting van het centrum. De Hoofdstraat is tussen 11.00 en 23.00 uur afgesloten voor auto's.

Maatregel 16: Mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement om het verkeer in goede banen te leiden

Typerend voor het verkeer in de Bollenstreek is de drukte tijdens het hoogseizoen. De gemeente en de kwekers zetten tijdens dit seizoen in op handhaving en regulering. Dat werkt goed om het verkeer in goede banen te leiden. Hiermee gaat de gemeente door. Tijdens de piekmomenten zet de gemeente waar nodig verkeersregelaars en/of handhavers in.

Sinds de coronapandemie is er structureel minder verkeer tijdens de spitsuren. Het Planbureau voor de Leefomgeving verwacht dat dit een blijvend effect heeft: "Meer thuiswerken of hybride werken heeft naar verwachting het grootste effect op de mobiliteit, in het bijzonder de congestie. Meer thuiswerken leidt immers tot minder woon-werkverplaatsingen, verplaatsingen die vooral in de spits plaatsvinden. Een relatief geringe daling van het aantal woon-werkverplaatsingen heeft daarom al een groot effect op de congestie."¹²

Daarom is het van belang dat de nieuwe manier van werken wordt vastgehouden. Het toont aan dat de bereikbaarheid en leefbaarheid een gezamenlijke verantwoordelijkheid en inzet is van de overheden en het bedrijfsleven in Hillegom en in de regio. De gemeente gaat met de regionale partners in gesprek over een aanpak om het thuiswerken blijvend te stimuleren.

¹² Thuiswerken en de gevolgen voor wonen, werken en mobiliteit, Planbureau voor de Leefomgeving, 2021



We zetten in op:

- De inzet van verkeersregelaars en handhavers tijdens piekmomenten;
- Regionale planvorming om het thuiswerken blijvend te stimuleren;
- Afspraken met het bedrijfsleven om zware transporten door het dorp te verminderen en/of te clusteren op tijden met minder verkeer / buiten schooltijden;
- tijdens het hoogseizoen stimuleren we bezoekers om de fiets te gebruiken om de bollenvelden of de Keukenhof te bezoeken.

Maatregel 17: Verduurzamen van het verkeer

Ongeveer een derde van het verkeer moet in 2030 elektrisch rijden om het besparingsdoel van 11% te halen, zoals dat is gesteld in de Regionale Energie Strategie 1.0. De verwachting is dat in 2030 25-30% van het verkeer elektrisch is.

a) Extra investeringen in de laadinfrastructuur

Om er zeker van te zijn dat de doelstelling wordt gehaald, gaan we elektrisch rijden faciliteren door de laadinfrastructuur te verbeteren. In opdracht van de provincie Zuid-Holland worden elektrische bussen ingezet en de gemeente zal zelf het goede voorbeeld geven door het eigen wagenpark te elektrificeren.

b) Duurzame (deel-) mobiliteit voor dienstreizen van medewerkers van HLTsamen

'Practice what you preach' is ons motto als het gaat om duurzame mobiliteit. Daarom stimuleren wij de medewerkers van HLTsamen om - naast het woon-werkverkeer - ook bij dienstreizen zoveel mogelijk gebruik te maken van duurzame mobiliteit. Op de korte afstand kan hiervoor gebruik gemaakt worden van deelfietsen, -scooters of -auto's. Voor langere afstand maken medewerkers gebruik van het openbaar vervoer. Nieuwe voertuigen die we aanschaffen zullen altijd nul emissie voertuigen zijn (elektrisch of waterstof), mits beschikbaar. Voor de toekomst onderzoeken we de mogelijkheid om de deelvoertuigen van onze eigen organisatie buiten kantooruren ook beschikbaar te stellen voor onze inwoners. Vanzelfsprekend pakken we dit op in samenwerking met de andere HLT-gemeenten en de HLTsamen organisatie.

c) Duurzaam vervoer stimuleren bij inkoop diensten (o.a. regiotaxi en leerlingenvervoer)

De gemeente Hillegom en HLTsamen zijn een belangrijke opdrachtgever voor dienstverleners die veel voertuigkilometers afleggen binnen onze gemeentegrenzen. Daarmee hebben wij een directe invloed op het type voertuigen dat in onze gemeente rondrijdt en de hoeveelheid schadelijke stoffen die zij uitstoten. We maken ons er hard voor om in regionale aanbestedingen duurzaam vervoer als voorwaarde te stellen.



Figuur 22: Uitbreiding laadinfrastructuur

Maatregel 18: Faciliteren van het aanbod aan deelmobiliteit

Er is een groeiend bewustzijn dat een gezonde en duurzame levensstijl belangrijk is. Bij een bepaalde groep mensen leidt dit tot andere vervoerskeuzen: bijvoorbeeld vaker op de fiets, met het openbaar vervoer of het gebruik van een elektrische auto. Op het gebied van mobiliteit zien we de afgelopen jaren (vooral in de grote steden) een toename in het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Het aanbod van deelmobiliteit kan een uitkomst zijn voor mensen die geen beschikking hebben over een auto of voor mensen die af en toe een 2^e auto nodig hebben. Het stimuleert de overgang van autobezit naar autogebruik, hetgeen op langere termijn bij kan dragen aan beter milieu. Als er aanbieders van deelauto's willen starten, dan zal de gemeente dit faciliteren.

Opstellen beleidsregels (elektrische) deelmobiliteit

Concepten voor (elektrische) deelmobiliteit zijn enorm in opkomst in Nederland, in allerlei vormen. Tot nog toe blijven concepten als FlickBike, Donkey Republic, GoSharing en Greenwheels vooral beperkt tot de grotere steden. De verwachting is dat deze deelconcepten op termijn ook hun weg vinden naar andere gemeenten. Dit biedt inwoners meer vervoersmogelijkheden, maar kan ook leiden tot verrommeling van de openbare ruimte. We stellen (in regionaal verband) beleidsregels op waarin staat omschreven wat we willen faciliteren en wat we willen tegengaan. Als uitgangspunten hanteren we daarbij:

- Deelmobiliteit moet emissieloos zijn;
- Voertuigen mogen alleen op specifieke locaties achtergelaten worden;
- De deelmobiliteit moet zich ook richten op toeristisch-recreatief gebruik.



4.3 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma gemotoriseerd verkeer				
Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2020)	Projecten Later (na 2030)
11.	Basis op orde, vaststellen van een wegcatégorisering	- Vaststellen van het autonetwerk.	- Prioriteren aan de hand van het autonetwerk.	- N.n.t.b.
12.	Onderzoek naar lagere maximum snelheid Wilhelminalaan, Van den Endelaan, Weeresteinstraat en Meerlaan	- Verkenning starten. - Besluitvorming. - Start aanpassingen Wilhelminalaan.	- Mogelijk infrastructurele aanpassingen Van den Endelaan, Weeresteinstraat en Meerlaan.	- N.n.t.b.
13.	Regionale aanpak van de mobiliteit	- Projecten aandragen die passen bij de regionale strategie mobiliteit. - Blijvende lobby voor regionale maatregelen om het dorp te ontlasten.	- Uitvoering van regionale projecten. - Maatregelen die de oost-westverbinding tussen Hillegom en Haarlemmermeer verbeteren.	- N.n.t.b.
14.	Ontlasten van bestaand netwerk: verkenning nieuwe verbindingen	- Verkenning van het nut en de haalbaarheid van de verschillende verbindingen. - Onderhoud aan de 2 ^e Loosterweg icm verkeerkundige verbeteringen. - Verkenning naar een verbinding tussen de Noorderlaan en de Pastoorlaan. - Realisatie van een verbinding tussen de Noorderlaan en de Pastoorlaan.	- Besluitvorming over de tracédelen.	- Eventuele realisatie van de nieuwe tracés.
15.	Logistiek: Voorkeursroutes vrachtverkeer en concentratie van logistieke activiteiten	- Verkenning voorkeursroutes vrachtverkeer. - Verkenning concentratie logistiek. - Afspraken en besluitvorming over routes vrachtverkeer.	- Eventuele maatregelen n.a.v. de afspraken met logistieke sector.	- Idem
16.	Mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement om het verkeer in goede banen te leiden	- Inzet van verkeersregelaars en handhavers tijdens piekmomenten. - Regionale planvorming om het thuiswerken blijvend te stimuleren. - Afspraken met het bedrijfsleven om zware transporten door het dorp te verminderen. - Tijdens het hoogseizoen bezoekers stimuleren met de fiets de regio in te fietsen.	- Idem	- Idem
17.	Verduurzamen van het verkeer	- Investeren in de laadinfrastructuur. - Duurzame mobiliteit voor zakelijk vervoer medewerkers HLTsamen. - Duurzaam vervoer stimuleren bij inkoop diensten.	- Idem	- Idem
18.	Faciliteren van het aanbod van deelauto's	- Indien partijen geïnteresseerd zijn, werkt de gemeente mee.	- Idem	- Idem



5 Parkeren

5.1 Wat kwam er uit de analyse?

In Hillegom zijn bijna 12.000 parkeerplekken beschikbaar. Uit de parkeertelling¹³ blijkt dat er ook op het drukste moment nog veel parkeerplekken onbenut zijn. De gemiddelde bezettingsgraad tijdens het onderzoek was 69%. Dat biedt - indien gewenst - kansen voor een andere benutting van de openbare ruimte. Bij een parkeerdruk boven de 90% ontstaan vaak problemen. Er kan dan sprake zijn van zoekverkeer of foutparkeren. Eén van de doelstellingen is dat er weinig parkeerproblemen in wijken ontstaan. De parkeerdruk is een goede indicator voor parkeerproblemen. Het lijkt dat er weinig wijken zijn waar zich problemen voordoen. Enkele wijken verdienen extra aandacht.

De drukste buurten zijn:

- Oranjobuurt, bezettingsgraad 89%
- Wendes, bezettingsgraad 86%
- Hemen, bezettingsgraad 82%

Uit de evaluatie HVVP 2009

- Aandacht voor de wijken waar de parkeerdruk hoog is.
- Verduidelijken welke parkeerproblemen voorkomen dienen te worden.

5.2 Waar liggen de kansen voor verbetering?

De straten waar wel eens parkeerproblemen ervaren worden door de hoge parkeerdruk zijn in het centrum gelegen. Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar, maar de verdeling van de parkeerders over de parkeercapaciteit is niet optimaal. In interviews wordt het parkeren in het centrum niet als probleem gezien. Wel wordt door enkele ondernemers en bewoners aangegeven dat het (lang) parkeren in de garages niet als erg aantrekkelijk en veilig wordt beschouwd. In het begin van 2022 wordt de evaluatie van de nieuwe inrichting van het centrum opgeleverd. Hierin wordt uitgebreider stilgestaan bij het parkeren in het centrum.

Maatregel 19: Beter benutten van de parkeergarages

De uitdaging voor het centumparkeren is het benutten van de parkeerplaatsen in de particuliere parkeergarages. Deze parkeerplaatsen liggen in het centrum nabij de winkels, maar worden niet goed benut. Het beter benutten van de parkeergarages kan op de volgende manieren worden bereikt:

- a) *Het aantrekkelijker maken van het parkeren in de parkeergarages*
- Het doorvoeren van een kwaliteitsslag in de parkeergarages.
 - Het behouden van de huidige parkeerdurbeperking op de bezoekersplaatsen op maaiveld.

¹³ Parkeer- en verkeersonderzoek, Bureau De Groot Volker, september/oktober 2020



Figuur 23: Uitstraling van de garage is niet erg uitnodigend



Figuur 24: Ruimte genoeg, bovenste verdieping volledig onbenut

b) Het reguleren van de parkeerplaatsen in de rest van het centrum

- Een uitbreiding van de parkeerregulering (blauwe zone). Dit om de parkeerdruk in de aanloopstraten rondom het centrum te verlagen.
- Op het moment dat de maatregelen onvoldoende effect hebben kan er overwogen worden om naar andere reguleringsmaatregelen te kijken zoals het invoeren van betaald parkeren.

c) Verbeteren van de handhaving op parkeren

Uit de laatste telling van De Groot Volker blijkt dat veel auto's langer dan twee uur binnen de blauwe zone staan geparkeerd. Kennelijk is de pakkans te laag. Om te komen tot een betere verdeling van het parkeren moet de handhaving beter.

Maatregel 20: Leefbaarheid in de wijk verbeteren op locaties met een overschot aan parkeerplaatsen

Uit de tellingen blijkt dat er buiten enkele straten in het centrum nauwelijks parkeerproblemen in Hillegom zijn. Ook wordt duidelijk dat ruimte onbenut blijft. In sommige wijken staan er structureel parkeerplaatsen leeg. Zie voor een overzicht bijlage 2. De ruimte kan ook op een andere manier worden benut. Gedacht kan worden aan vergroening in de wijk, bredere stoepen nabij verzorgingscentra of bijvoorbeeld speeltoestellen. De kansen liggen in de volgende wijken:

a) Treslong

In de gemeente Hillegom is 21% van de inwoners 65 of ouder. In de wijk Treslong zijn een aantal zorgvoorzieningen en ligt het aandeel ouderen op 33%. De stoepen in de wijk zijn smal, vaak niet breder dan 1,20m. De overcapaciteit aan parkeerplekken (er staan ongeveer 100 plekken leeg) zou hier gericht gebruikt kunnen worden om de looproutes van ouderen rondom de verzorgingscentra te verbeteren. Dit is een mogelijk invulling, maar de invulling kan het best worden bepaald door gesprekken met inwoners uit de buurt.

b) Olympiakwartier

Het Olympiakwartier is de wijk met het hoogste aandeel ouderen in Hillegom. 41% van de inwoners is 65 jaar of ouder. Meer dan 300 parkeerplekken in de wijk worden niet benut. Bij een herinrichting kan er dus in overleg met bewoners een kwaliteitsslag gemaakt worden door bijvoorbeeld meer ontmoetingsruimte of groen toe te voegen.



c) *Vosselaankwartier*

Ook andere wijken met een overcapaciteit zijn interessant om nader te beschouwen. Zeker omdat in veel wijken de stoepen van minimale breedte zijn. Een voorbeeld hiervan is het Vosselaankwartier. Hier is een overschot aan parkeerplaatsen, echter is dat deels toe te schrijven aan de parkeergelegenheid bij de sporthallen. Mogelijk kan dat terrein beter benut worden.

Maatregel 21: Parkeernormen nieuwbouw

Parkeernormering helpt om de toekomstige parkeervraag in (ondergrondse) garages op te lossen, door ontwikkelaars te verplichten om bij nieuwbouw parkeergelegenheid op eigen terrein te realiseren. Parkeernormen geven aan hoeveel parkeerplaatsen er bij een bepaalde functie van een gebouw horen. In 2016 is de Nota Parkeernormen vastgesteld. Belangrijkste uitgangspunten voor het bouwen van parkeerplaatsen bij nieuwbouw zijn de volgende:

- a) In de deelnota opgenomen parkeernormen zijn minimum normen. Dit betekent dat ten minste het aantal aangegeven parkeerparkeerplaatsen gerealiseerd moet worden.
- b) Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein moet worden opgelost.
- c) In Hillegom is ervoor gekozen om de CROW-parkeerkcijfers voor matig stedelijke gebieden als uitgangspunt te hanteren. Inmiddels is dat aangepast naar 'stedelijke gebieden'.
- d) Op basis van het autobezit en autogebruik in Hillegom is ervoor gekozen om de gemiddelde CROW-parkeerkcijfers als uitgangspunt te hanteren.

Een kanttekening hierbij:

De gemeente staat open voor overleg over de minimum parkeernorm. Indien de projectontwikkelaar met een goed mobiliteitsplan kan aantonen dat er minder parkeerplaatsen gerealiseerd hoeven te worden, dan kan er afgeweken worden van de norm.

Voor het centrum kan de volgende regel worden toegevoegd:

Bij nieuwbouw hebben bewoners geen recht op ontheffing om in de blauwe zone te parkeren. Op deze manier kan er gezorgd worden dat de gebouwde parkeerplekken ook daadwerkelijk worden benut en de parkeerdruk in de buurt niet verder oploopt.

Er is vooralsnog geen aanleiding om meer wijzigingen door te voeren. Drie overwegingen voor later (die aanleiding kunnen zijn om de parkeernormen en het parkeerbeleid aan te passen):

- Als er in verband met de woningbehoefte verdicht moet worden (meer woningen op een kleinere oppervlakte), dan kan het nodig zijn om de parkeernormen en het parkeerbeleid aan te passen. In de Provinciale Omgevingsvergunning 2022 zal waarschijnlijk voor meer verdichting worden gepleit.
- In gebieden zonder parkeerregulering heeft de gemeente geen mogelijkheid om te sturen op het parkeren in de openbare ruimte. Als door ontwikkelingen in het gebied de parkeerdruk tot boven de 90% stijgt, kan het nodig zijn om een vorm van parkeerregulering (betaald parkeren) in te voeren.
- Parkeren voor bewoners van nieuwbouw dient altijd op eigen terrein worden opgelost. Het parkeren voor bezoekers hoeft niet perse voor de deur, maar kan ook op enige afstand aan de rand van de nieuw te bouwen buurt worden gerealiseerd.



5.3 Welke projecten?

Uitvoeringsprogramma Parkeren				
Nr.	Maatregelen	Projecten Nu (t/m 2025)	Projecten Straks (2026 t/m 2030)	Projecten Later (na 2030)
19.	Beter benutten van parkeergarages (doel parkeerdruk op straat verlichten)	<ul style="list-style-type: none"> - Uitbreiding van de blauwe zone. - Regulering van de garages aantrekkelijker maken. - Kwaliteitsslag in de garages om de sociale veiligheid te verbeteren. - Verbetering van de handhaving op parkeren. 	<ul style="list-style-type: none"> - Monitoren van de parkeerdruk op straat en in de garages. 	<ul style="list-style-type: none"> - Overwegen om betaald parkeren in te voeren als de parkeerdruk te hoog is en als probleem wordt ervaren.
20.	Leefbaarheid in de wijk verbeteren op locaties met een overschot aan parkeerplaatsen	<ul style="list-style-type: none"> - Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de ongebruikte parkeerruimte in de wijken Treslong, Olympiakwartier en Vosselaankwartier beter te benutten. - Eventuele aanpassingen in de genoemde wijken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Eventuele aanpassingen in de genoemde wijken. 	<ul style="list-style-type: none"> - Gerichter sturen op het autobezit.
21.	Parkeernormen nieuwbouw	<ul style="list-style-type: none"> - Aanvullingen op de parkeernorm; beargumenteerd afwijken en geen ontheffing binnen blauwe zone voor bewoners met een eigen parkeervoorziening. 	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeren voor bezoekers op enige afstand. 	<ul style="list-style-type: none"> - Bij te hoge parkeerdruk, parkeerregulering (betaald parkeren) overwegen.



6 Organisatie uitvoering

Deze Mobiliteitsnota is de start van een ambitieus programma om in onze gemeente de verkeersveiligheid te verbeteren, de kwaliteit van de leefomgeving te verhogen en de bereikbaarheid te verbeteren. Hiermee wordt Hillegom een nog mooiere plek om te wonen.

6.1 Samenwerking en tempo

De opbrengst van het participatietraject vormt een goede basis om verder op te bouwen. Het succes van het uitvoeringsprogramma staat of valt of met samenwerking en het juiste tempo. De samenwerking met de bewoners, bedrijven en andere belanghebbenden is en blijft van groot belang. De betrokkenheid willen we vasthouden in participatietrajecten, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten en de verkenningen naar nieuwe wegverbindingen. Mede hierom hebben we de maatregelen ingedeeld in NU, STRAKS en LATER. Niet alles kan tegelijkertijd, maar we houden oog voor kansen om zaken te versnellen. We zijn realistisch als maatregelen pas later kunnen. Dit houdt het uitvoeringsprogramma flexibel, waardoor we kunnen bijsturen op basis van draagvlak, onderzoeksresultaten, pilotuitkomsten en politieke koerswijzigingen.

6.2 Financiën

De Mobiliteitsnota resulteert in een investeringsprogramma waarmee de komende jaren naar verwachting vele miljoenen zijn gemoeid. Het betreft met name de maatregelen die in de nota zijn beschreven onder NU. Sommige projecten liften mee met groot onderhoud. Het gaat dan bijvoorbeeld over groot onderhoud aan het straatwerk in een buurt. Op het moment van onderhoud kunnen dan maatregelen meegenomen worden om de buurt als 30 km/h-zone in te richten. Een aantal projecten worden voorzien voor de periode na 2025. Het gaat onder andere om de volgende projecten:

- Eventuele aanpassingen aan de rotonde Nieuwe Pastoorslaan, Weerlaan.
- Fietspaden of -stroken Horst ten Daallaan.
- Aanpassingen aan het traject Weerlaan, Olympiaweg (lift mee met groot onderhoud na de oplevering van de wijk Vossepolder).
- Extra afslag vanaf de Leidsestraat richting de Olympiaweg (lift mee met groot onderhoud).
- Fietsbrug over de Ringvaart (vergt nog uitwerking en overleg met de regio).
- Verschillende ontbrekende schakels in het fietsnetwerk.
- Eventuele afwaardering Van den Endelaan, Weeresteinstraat en Meerlaan (nadere uitwerking nodig).
- Nieuw OV-knooppunt ten westen van het station (vergt uitwerking en overleg met de regio).
- Nieuwe wegverbindingen genoemd in hoofdstuk 4 (vergt uitwerking en overleg met de regio).

De raming voor de periode NU (t/m 2025) bestaat uit:

- Onderzoeken, verkenningen en campagnes: +/- € 300.000

Daarnaast worden aanpassingen opgepakt bij groot onderhoud, waarbij financiering zo veel mogelijk vanuit het beheer- en onderhoudsplan plaatsvindt. Voor de grote trajecten zal separaat krediet aan de raad gevraagd worden.

Tot slot vergt het mobiliteitsplan inzet van menskracht. Momenteel loopt een traject ter vaststelling van de formatie van het team verkeer van HLT. Bij de kadernota 2023 verwachten wij meer zicht te hebben op de benodigde formatie ten behoeve van verkeer.



6.3 Evaluatie en monitoring

Monitoring maakt integraal onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma. Bij de uitvoering van de maatregelen voeren we projectevaluaties uit om erachter te komen of de beoogde effecten daadwerkelijk optreden en of er geen ongewenste bijeffecten zijn. Op basis hiervan kunnen we de maatregelen in de agenda eventueel bijstellen. We rapporteren jaarlijks over de voortgang van de uitvoering.



Bijlage 1: Ontwerputgangspunten van de verschillende wegcategorieën

Wegcategorie	Maximum snelheid	Rijrichting-scheiding	Wegkanten
ETW bibeko	30	Geen	Trottoirband
ETW bubeko	60	Geen	Geen of onderbroken markering
GOW 30 bibeko	30	Enkele asmarkering	Trottoirband
GOW 50 bibeko	50	Dubbele asmarkering of berm	Trottoirband
GOW 80 bubeko	80		Onderbroken markering

	Verkeersintensiteit (mvt/etmaal)	Regionale doorfietsroute	Hoofdfietsroute	Geen onderdeel fietsnetwerk
ETW 30 km/h bibeko	< 4.000	Fietsstraat	Gemengd Fietsstraat	Gemengd
	> 4.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad
ETW 60 km/h bubeko 60 km/h	< 2.000	Fietspad	Gemengd Fietspad Fietsstraat	Fietspad (eventueel fietsstroken)
	2.000 – 3.000	Fietspad	Fietspad (eventueel fietsstroken)	Fietspad (eventueel fietsstroken)
	> 3.000	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW 30 km/h bibeko	n.v.t.	Fietspad	Fietsstroken	Fietsstroken
GOW 50 km/h bibeko	n.v.t.	Fietspad	Fietspad	Fietspad
GOW 80 km/h bubeko	n.v.t.	(Brom) fietspad	(Brom) fietspad	(Brom) fietspad



Bijlage 2: Overschot aan parkeerplaatsen per wijk¹⁴

	Wijk	Capaciteit	Parkeer- druk	Bezettings- graad	Rest- capaciteit	Maximaal aantal geparkeerde auto's bij 85% parkeer- druk	Rest- capaciteit bij 85% parkeer- druk	Over- capaciteit in %
1	Ringoevers ¹⁵	286	283	99%	3	243	-40	-14%
2	Oranjebuurt	882	789	89%	93	750	-39	-4%
3	Wendes	732	632	86%	100	622	-10	-1%
4	Hemen	727	596	82%	131	618	22	3%
5	Kastelenbuurt	466	379	81%	87	396	17	4%
6	Brouwerlaan- kwartier	719	559	78%	160	611	52	7%
7	Vossepolder	314	240	76%	74	267	27	9%
8	Hillegommer- beek	79	59	75%	20	67	8	10%
9	Schilders- kwartier	756	556	74%	200	643	87	11%
10	Weerestein	784	563	72%	221	666	103	13%
11	Treslong	304	204	67%	100	258	54	18%
12	Staatslieden- buurt	725	486	67%	239	616	130	18%
13	Leidsestraat	443	296	67%	147	377	81	18%
14	Vosselaan- kwartier	568	357	63%	211	483	126	22%
15	Patrimonium	354	200	56%	154	301	101	29%
16	Olympiakwartier	715	400	56%	315	608	208	29%
17	Centrum	1.280	686	54%	594	1088	402	31%
18	Om de Zanderij	1.398	638	46%	760	1188	550	39%
19	Horst ten Daal	202	69	34%	133	172	103	51%
20	De Arnoud	214	33	15%	181	182	149	70%

¹⁴ Cijfers afkomstig van het rapport 'Parkeer- en verkeersonderzoek' - Bureau de Groot Volker, 2020

¹⁵ De wijk Ringoevers was tijdens de telling nog in aanbouw.