

Gemeente Hillegom



Aanbevelingen projecten stations- omgeving Hillegom

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Hillegom

Aanbevelingen projecten stationsomgeving Hillegom

Datum 26 november 2013
Kenmerk HLG022/Jgr/0082
Eerste versie

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Hillegom
Titel rapport	Aanbevelingen projecten stationsomgeving Hillegom
Kenmerk	HLG022/Jgr/0082
Datum publicatie	26 november 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	Henk Goettsch (gemeente Hillegom)
Projectteam Goudappel Coffeng	René de Jong, Erik Geerdes

Inhoud	Pagina	
1	Aanleiding	1
2	Leeswijzer	2
3	Kaders	3
3.1	Coalitieakkoord 'werk in uitvoering'	3
3.2	Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan	3
3.3	OV-visie Holland Rijnland; schakels in het Zuidvleugelnetwerk	4
3.4	Programmabegroting 2013	5
3.5	BDU 2011 Subsidietoekenning provincie Zuid-Holland.	5
4	Projecten die spelen rondom treinstation Hillegom	6
4.1	Aanleg busbaan Beeklaan (N442) - 1e Loosterweg/Pastoorlaan te Hillegom	6
4.1.1	Uitwerking varianten busbaan	6
4.1.2	Randstadnet	7
4.1.3	Verkenning van de OV-verbinding Hillegom – Nieuw-Vennep	8
4.2	Aanleg van een keerlus met halte voor de bus op het stationsplein	8
4.3	Maatregelen verkenning OV-as Hillegom – Nieuw vennep	9
4.4	Overlast bewoners 2 ^e Loosterweg door bussen en vrachtverkeer	10
4.5	Parkeren en fietsstallingen bij station Hillegom	12
4.5.1	Fietsstallingen bij het station Hillegom	12
4.5.2	Parkeren rondom het station Hillegom	12
5	Herinrichting van de Stationsweg kan ingepast worden in de ontwikkelingen bij het station	13
6	Overige aspecten	15
6.1	Bouwontwikkelingen	15
6.2	Duinpolderweg	15
6.3	Ongelijkvloerse onderdoorgang bij de Beeklaan - N442	16
6.4	Aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Wilhelminalaan	16
7	Gebruikte bronnen	17
7.1	Gebruikte bronnen	17

1

Aanleiding

Naar aanleiding van de verkenning van Regio Holland Rijnland 'OV-as Hillegom-Nieuw Vennep' is gebleken dat de lijn 90 te weinig vervoerspotentie heeft om uit te groeien tot een Hoogwaardige Openbaar Vervoerverbinding (HOV). De gemeente Hillegom heeft aan bureau Goudappel Coffeng BV uit Deventer gevraagd of de aanleg van een busbaan nog reëel is. In het navolgende voorstel willen wij u de projecten nader toelichten die rondom het station Hillegom spelen en u een aanbeveling geven voor het vervolgtraject voor deze projecten.

In het Coalitieakkoord 2010-2014 is een van de speerpunten *'Het uitwerken van het Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan'* en *'Verbeteren van de bereikbaarheid van het NS-station'*. Bij het vaststellen van het Hillegoms Verkeer en Vervoersplan (HVVP) 2009 door de Raad op 10 september 2009 heeft de raad zich uitgesproken voor een goed, bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer.

Na toekenning van de subsidie door de provincie Zuid-Holland in 2010 is de gemeente Hillegom gestart met de voorbereiding van de aanleg van een busbaan aan de westzijde van het station Hillegom. Dit zou de doorstroming van de bus bevorderen en passen in een toekomstige regionale hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding. De groei van het openbaar vervoer was gebaseerd op een forse toename van de woningbouw in de westelijke Haarlemmermeer en een nieuwe busverbinding naar het treinstation Hillegom.

Sinds 8 december 2012 rijdt lijn 90 van Arriva een uursdienst via station Hillegom via de 1^e en 2^e Loosterweg. De bussen van de aanvullende halfuursdienst rijden eens per uur deze route in noordelijke richting. Vanaf december 2012 rijdt (op proef) vanuit Vogelenzang ieder uur lijn 9 van Connexxion (midibus) naar het station van Hillegom en keert voor het station.

2

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 heeft u de aanleiding van dit project kunnen lezen.

In hoofdstuk 3 lichten we de kaders van de gemeente Hillegom toe, zoals het coalitie-akkoord en het Hillegoms Verkeer en Vervoersplan (HVVP).

Hoofdstuk 4 beschrijft de projecten die rondom het treinstation Hillegom spelen.

In hoofdstuk 5 bespreken we de herinrichting van de Stationsweg.

In hoofdstuk 6 komen de overige aspecten aan bod, zoals toekomstige ontwikkelingen en hoe hiermee om te gaan.

In de hoofdstukken 4, 5 en 6 worden aanbevelingen gedaan over de projecten.

Ten slotte zijn de bronnen genoemd die als basis van dit document hebben gediend.

3

Kaders

3.1 Coalitieakkoord 'werk in uitvoering'

In Programma 1 van het coalitieakkoord, 'Ruimte', onderdeel 'Bereikbaarheid' staat 'Wij verbeteren de ontsluiting van het NS-station voor het openbaar vervoer en autoverkeer door een weg vanaf de Beeklaan ten westen van de spoorlijn. Daar leggen wij ook parkeerplaatsen aan. Tevens voeren we het Hillegoms Verkeer en Vervoerplan uit'.

3.2 Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan

In het HVVP staan de volgende kaders voor het Openbaar Vervoer:

1. goed, bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer;
2. waarborgen OV-verbindingen met Hoofddorp/Schiphol/Amsterdam, Haarlem en Leiden;
3. aanbod P+R plaatsen en fietsenstallingen bij NS-station Hillegom aansluiten bij vraag: Parkeernormen conform CROW richtlijnen;
4. op busroutes moet I/C-verhouding in 2017 lager dan 80% zijn;
5. minimaal 50% van de bushaltes moet in 2015 toegankelijk zijn voor mensen met een beperking.

Hierna volgt een korte toelichting over de kaders.

- **Goed bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer**

Als hoofddoel streeft de gemeente naar een optimaal bereikbaar en toegankelijk openbaar vervoer. De overige doelen moeten hieraan bijdragen.

- **OV verbindingen**

Hillegom wil naast een goede bereikbaarheid per auto eveneens de bereikbaarheid van Hillegom met het openbaar vervoer waarborgen. Hillegom wil dit verwezenlijken door een frequente en snelle OV-verbinding te hebben naar Hoofddorp/Schiphol/Amsterdam, Haarlem en Leiden.

- P+R

Om het openbaar vervoer te stimuleren moet er voldoende (auto en fiets)parkeergelegenheid zijn in de nabije omgeving van het station. De fiets moet als vervoersmiddel naar het station zoveel mogelijk gestimuleerd worden. Daarnaast kijkt de gemeente of ze de P+R voorziening kunnen uitbreiden, zodat deze beter aansluit bij de vraag.

- Busroutes

Om het busverkeer snel en frequent te kunnen laten rijden is het noodzakelijk dat het busvervoer zo min mogelijk gehinderd wordt door files. De I/C-verhouding van minder dan 80% op het wegennet garandeert een goede doorstroming op de busroutes.

- Toegankelijke bushaltes

De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het faciliteren van goed toegankelijke, veilige en comfortabele bushaltevoorzieningen. Bushaltes moeten toegankelijk zijn voor iedereen, dus ook voor mensen met een handicap of functiebeperking. Om dit te verwezenlijken heeft de provincie Zuid-Holland zichzelf ten doel gesteld dat voor 2015 50% van haar haltes goed toegankelijk moeten zijn. De overige haltes neemt de gemeente mee bij reconstructiewerkzaamheden van de andere wegen waar het busverkeer rijdt.

In het HVVP zijn de volgende knelpunten gesignaleerd:

- de bereikbaarheid van het station;
- de afstand van het station naar het centrum is redelijk groot (1 km);
- de bezettingsgraad van de parkeerplaatsen en fietsenstallingen bij het station is redelijk hoog;
- sommige buitenranden van woonwijken liggen verder dan 500 meter tot de bushalte (hemelsbreed).

Specifieke aandachtspunten zijn:

- de belangrijkste OV-lijnen zijn noord-zuid gericht,
- er zijn weinig verbindingen met Hoofddorp/Schiphol/Amsterdam, terwijl de vele woon-werkstromen naar economische trekkers als Schiphol en Amsterdam kansen bieden voor verbindingen;
- de huidige frequente verbindingen met Leiden en Haarlem moeten gewaarborgd blijven;
- de gevolgen van het hoge gebruik van het station voor de omgeving.

3.3 OV-visie Holland Rijnland; schakels in het Zuidvleugelnetwerk

Regio Holland Rijnland heeft in regionaal verband in 2009 de '*OV-visie Holland Rijnland; schakels in het Zuidvleugelnetwerk*' op openbaar vervoer vastgesteld. Holland Rijnland heeft de visie ontwikkeld om met de provincie Zuid-Holland als Openbaar Vervoerautoriteit (en daarmee concessieverlener) het openbaar vervoer in de regio fors te verbeteren. Station Hillegom is gekarakteriseerd als regionaal knooppunt met aansluiting van de Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)-bus op regionale treindiensten (knooppunt 2^e

categorie). Dit net kent snelle, directe verbindingen en wordt gekenmerkt door een zo gestrekt mogelijke lijnvoering. Dit is, samen met de frequentieverhoging, de kracht van dit net en levert voor reizigers een tijdwinst op.

3.4 Programmabegroting 2013

Hierin is het HVVP, waaronder het voorbereiden en uitwerken van het plan stationsgebied en de busbaan Beeklaan, als speerpunt opgenomen.

3.5 BDU 2011 Subsidietoekenning provincie Zuid-Holland.

Op 29 september 2010 heeft de gemeente Hillegom een projectsubsidie aangevraagd bij de provincie Zuid-Holland in het kader van de doorstroming van het openbaar vervoer per bus.

Het project valt onder de Uitvoeringsregeling Brede Doeluitkering (BDU). De activiteit betreft het aanleggen van een busbaan in de gemeente Hillegom. In 2011 heeft de provincie Zuid-Holland de projectsubsidie toegekend (€ 1.949.600,-). Op 12 april 2013 heeft de provincie Zuid-Holland definitief de projectsubsidie verstrekt (€ 1.949.600,-) aan de gemeente met een voorschot van 80%.

4

Projecten die spelen rondom treinstation Hillegom

Rondom het station spelen ruimtelijke/verkeerskundige ontwikkelingen, bodemsanering-, onderhouds- en kabel- & leidingprojecten.

Deze zijn in kaart gebracht op bijlage 1. De volgende (verkeers)projecten spelen:

1. aanleg busbaan Beeklaan (N442)- 1^e Loosterweg/Pastorslaan te Hillegom;
2. aanleg keerlus met halte voor de bussen bij treinstation Hillegom;
3. maatregelen verkenning OV-as Hillegom-Nieuw Venneep;
4. overlast 2^e Loosterweg;
5. parkeren en fietsstallingen bij het station Hillegom;
6. herinrichting Stationsweg;
7. ruimtelijke ontwikkelingen.

In de volgende paragrafen zullen wij u adviseren wat te doen met de genoemde projecten in hoofdstuk 4.

4.1 Aanleg busbaan Beeklaan (N442) - 1e Loosterweg/Pastorslaan te Hillegom

4.1.1 Uitwerking varianten busbaan

In 2010 is één variant van de busbaan uitgewerkt (westzijde van het spoor). De raming was € 3,9 miljoen (op basis van de destijds bekende gegevens).

Samen met de Grontmij en Prorail heeft de gemeente Hillegom in 2013 meerdere alternatieven onderzocht en op structuurniveau uitgewerkt. Acht varianten zijn globaal afgewogen tot vier kansrijke varianten:

- variant 1 : tracé aan westzijde van het spoor;
- variant 1a : tunnel Beeklaan - N442 + Tracé aan westzijde van het spoor;
- variant 2 : tracé over bestaande busroute 1e en 2e Loosterweg;
- variant 3 : tracé met bypasses voor de 1e en 2e Loosterweg.

Deze vier varianten zijn getoetst op allerlei aspecten (archeologie, verkeer, waterhuishouding, milieu, civiel, grondverwerving, planologie, enz.). Dit is samengevat in een

rapport door de Grontmij uit Houten (bijlage 3a). Een deel van de onderzoeken is uitgevoerd door ProRail (bijlage 3b).

Ten aanzien van de aspecten is een onderlinge beoordeling/rangorde gegeven van de vier varianten waarbij het minste puntenaantal het beste scoort als variant (bijv. euro's: 1 punt =goedkoopste, 4 punten de duurste). Er is nog geen afweging gemaakt, waarbij het ene aspect zwaarder weegt dan het andere.

Alle ramingen voor de vier varianten bestaan uit voorbereidende werkzaamheden, aanleg van een busbaan, realisatie van Park&Ride en de werkzaamheden van ProRail.

variant	kosten (excl. BTW) (€ miljoen)	puntenscore varianten (som rangorde aspect)
1	€ 10,2	21
1a	€ 72,7	31
2	€ 7,4	16
3	€ 9,3	22

Hieruit blijkt dat variant 2 (tracé over bestaande busroute 1^e en 2^e Loosterweg) het hoogste scoort.

Overigens blijkt dat door de kennis van nu de oorspronkelijke variant 1 (busbaan aan westzijde spoor) circa € 10,2 miljoen kost (was 3,9 miljoen). Enkele redenen van het verschil zijn (bron Grontmij):

- de loopbrug is voorzien van een lift op verzoek van ProRail-eisen;
- in de nieuwe raming zijn aspecten als 'sociale veiligheid' meegenomen, waardoor de bushalte bij het station verhoogd ligt (zichtbaar vanaf het station); meer (grond)werk.
- nieuwe aansluitingen moeten op 25,00 m (vracht- + personenauto) of 31,00 m (LZV + personenauto) buiten het profiel van vrije ruimte van de spoorbaan worden gerealiseerd in verband met blokkeren van afslaande voertuigen;
- woningaankopen bij de spoorwegovergangen, omdat de aansluiting van de busbaan op de Pastoorslaan verder vanaf de spoorwegovergang moet komen te liggen.
- wensen van diverse partijen.

4.1.2 Randstadnet

Het verkeer in de binnensteden van de Randstad loopt steeds meer vast. Dat gaat ten koste van de bereikbaarheid en het leefklimaat. Vooral het autoverkeer zorgt voor problemen. De oplossing ligt in beter openbaar vervoer. R-net is een netwerk van OV-verbindingen dat uiterlijk in 2028 de hele Randstad zal beslaan (de 'R' staat voor Randstad). R-net garandeert een optimale bereikbaarheid van de belangrijkste werklocaties, woongebieden en voorzieningen.

R-net is een initiatief van het OV-bureau Randstad: een samenwerkingsverband van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland, de stadsregio's Amsterdam en Rotterdam, het stadsgewest Haaglanden en Bestuur Regio Utrecht. Voor het aanpassen van de infrastructuur en de haltes wordt samengewerkt met de betreffende gemeenten. De betrokken vervoerders zijn Connexxion, EBS, GVB en Arriva.

Oorspronkelijk was de gedachte dat de busbaan in de toekomst onderdeel zou worden van R-net.

Bij de vaststelling van de lijnen voor R-net bleek dat Hillegom geen onderdeel is van een van de lijnen van R-net.

4.1.3 Verkenning van de OV-verbinding Hillegom – Nieuw-Vennep

In juni 2013 heeft de regio Holland Rijnland een verkenning gemaakt voor de ‘Openbaar Vervoer-as Hillegom-Nieuw Vennep’. In dit rapport is de vervoerspotentie van de huidige busverbinding onderzocht.

De busverbinding heeft nu vooral een regionaal karakter. Op dit moment zijn de rijtijden langer dan de huidige dienstregelingstijd en is de betrouwbaarheid laag. Een voor HOV gewenste exploitatiesnelheid van gemiddeld 30 km/h is op de huidige route niet haalbaar. De aantallen reizigers zijn te gering om het huidige vervoeraanbod te rechtvaardigen en de kostendekkingsgraad van dit trajectdeel van lijn 90 is relatief laag.

Bij een forse verschuiving van de modal split zullen de reizigersaantallen niet voldoende zijn om de upgradering tot een HOV-lijn te rechtvaardigen. Op basis van de vervoerwaardestudie verwacht de Regio Holland Rijnland in haar rapport dat de verbinding tussen Hillegom Station en Nieuw-Vennep Station niet vaker dan twee keer per uur zal gaan rijden, en het is zelfs de vraag of de halfuurdienst buiten de spits op termijn zal blijven bestaan. Het is twijfelachtig of dit aantal bussen (en het beperkte aantal reizigers) de aanleg van een busbaan rechtvaardigt. Ook Arriva heeft haar vraagtekens bij nut en noodzaak van een busbaan.

Aanbeveling:

Geen verdere uitwerking te geven aan het project busbaan Beeklaan (N442) - 1^e Loosterweg/Pastoorlaan 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.

4.2 Aanleg van een keerlus met halte voor de bus op het stationsplein

In de verkenning van de Regio Holland Rijnland (bijlage 2) wordt voorgesteld om met de besluitvorming over een westelijke busbaan te wachten tot het bestaansrecht van lijn 90 via deze route duidelijk bewezen is. Geadviseerd wordt een keergelegenheid te maken voor de grote bussen bij het station. Voordelen zijn dat bussen:

- op één locatie halteren (niet versnipperd zoals nu en het geeft duidelijkheid voor reiziger);
- vermindering van het aantal bussen op de 2^e Loosterweg (overlast bewoners) en
- geen stilstaande bussen voor woningen bij het station.

Op basis van een eerste verkenning (ontwerp) door Goudappel Coffeng is een keerlus met halte voor de bussen ruimtelijk inpasbaar (zie bijlage 4). De gemeente Hillegom heeft een kostenraming gemaakt. De globale indicatie is gebaseerd op de 'kentallen kleine (re)constructies 1 (jaargang 2012, aanleggen bushalte, asfalt, bladzijde 57)'. De kosten bedragen circa € 400.000,- (zie bijlage 5). Bij het verdere ontwerp van de keerlus voor de bus moeten de verkeerstromen (bus-fiets-auto-voetganger) nader uitgewerkt worden. Uit het eerste ontwerp is gebleken dat de aanleg van een keerlus voor de bus en de haltevoorzieningen bij het station binnen de beschikbare ruimte mogelijk zijn, zonder dat dit ten koste gaat van de fietsenstallingen en de parkeervoorzieningen. Uit ambtelijk overleg van de gemeente met Arriva en Connexxion blijkt dat beide busmaatschappijen positief zijn over het eerste ontwerp van de keerlus. NS-Stations Exploitatiebedrijf (eigenaar grond bij het station en 1^e + 2^e Loosterweg voor het station) heeft aangegeven mee te willen werken aan de herinrichting. Hiervoor dient de gemeente nog een convenant met NS-Stations Exploitatiebedrijf af te sluiten. Vanuit de NS-Stations Exploitatiebedrijf is vooralsnog geen bijdrage te verwachten. Station Hillegom scoort ver boven de gemiddelde waardering (enquêtes) op basis van onderzoeken voor dit type stations (61,6% t.o.v. landelijk 53,9%). Daardoor heeft aanpak van het stationsplein geen prioriteit voor NS Stations.

Aanbeveling:

In plaats van een busbaan een keerlus met haltes voor de bussen aanleggen bij het treinstation Hillegom en de voorbereiding hiervan starten.

4.3 Maatregelen verkenning OV-as Hillegom – Nieuw vennep

Om te voorkomen dat de vervoerwaarde de komende jaren gaat afkalven ten gunste van allerlei doorstroomknelpunten op de route, wordt in de verkenning 'OV-as Hillegom - Nieuw Vennep' van de regio Holland Rijnland voorgesteld op de huidige route een aantal verbeteringen door te voeren voor lijn 90 ter verbetering van snelheid, betrouwbaarheid en de kostendekkingsgraad.

Een deel van de maatregelen ligt op Hillegoms grondgebied, een deel op grondgebied van de gemeente Haarlemmermeer. Op dit moment ondernemen de gemeente Haarlemmermeer en de stadsregio Amsterdam geen verdere actie voor uitwerking van de doorstromingsmaatregelen op Nieuw Venneps grondgebied. De provincie Zuid-Holland zal hiervoor eerst een formeel verzoek moeten doen aan de stadsregio Amsterdam.



Figuur 6, Overzicht knelpuntenlocaties, met onderscheid in kruispunten (rood) en wegvakken (blauw).

Bron: rapport Verkenning OV-as regio Holland Rijnland

De doorstroommaatregelen voor het verbeteren van de busverbinding Hillegom-Nieuw Venne op Hillegoms grondgebied bedragen € 315.000,-. (bron 'verkenning Openbaar Vervoer-as Hillegom-Nieuw Venne'; regio Holland Rijnland). In het bedrag (€ 315.000,-) is € 50.000,- opgenomen voor onderzoek naar de maatregelen bij de brug over de Ringvaart inclusief de aansluiting op de Hillegommerdijk. Realisatiekosten van deze maatregel zijn opgenomen in dit bedrag. Onduidelijk is welke maatregelen (en kosten) voortvloeien uit het onderzoek. Een eerste schatting van de regio Holland Rijnland bedraagt circa €150.000,-.

Gezien het voorstel om de busverbindingen van lijn 90 te verbeteren is het een optie om de provincie Zuid-Holland te vragen om een deel van de subsidiegelden van de busbaan te investeren in het verbeteren van de busverbinding Hillegom-Nieuw Venne (€ 315.000,-). Er is hierover ambtelijk overleg tussen de provincie Zuid-Holland en de gemeente Hillegom geweest. De provincie heeft verzocht een schriftelijk verzoek te doen.

Aanbeveling:

1. Nader onderzoek naar de doorstromingsmaatregelen op Hillegoms grondgebied zoals genoemd in de verkenning OV-as Hillegom-Nieuw Venne van de regio Holland Rijnland.
2. Schriftelijk de provincie Zuid-Holland verzoeken:
 - a) de subsidie voor de busbaan om te zetten naar een subsidie voor de doorstroommaatregelen op de OV-as Hillegom-Nieuw Venne;
 - b) bij de gemeente Haarlemmermeer en de stadsregio Amsterdam de vraag uit te zetten om nader onderzoek te starten naar doorstroommaatregelen voor lijn 90 op Haarlemmermeers grondgebied.

4.4 Overlast bewoners 2^e Loosterweg door bussen en vrachtverkeer

Vanuit de bewoners van de 2^e Loosterweg zijn er klachten ontvangen over overlast van (lege) bussen, vrachtverkeer door de straat en het verkeer rijdt te hard. Lege bussen van lijn 90 keren bij de rotonde Wilhelminalaan (en rijden via de 2^e Loosterweg terug), omdat bij het station geen keergelegenheid is.

Arriva heeft naar aanleiding van de snelheid maatregelen genomen en in december 2013 wordt de lijnvoering van lijn 90 aangepast (één bus minder door de 2^e Loosterweg). De bewoners hebben voorstellen gedaan om de overlast van de bussen op de 2^e Loosterweg op te lossen door een nieuw busstation te maken op het terrein van de Gasfabriek en de lijnvoering aan te passen. Busverkeer rijdt dan via de Pastoorslaan - Margrietenlaan en De Zilk. Deze locatie en route zijn voor Arriva geen optie, omdat de loopafstand naar het station groot is en vergt een aanpassing van de busroute.

De 2^e Loosterweg is een 30 km/h-zone. Er liggen al drie verkeersdrempels en op de kruispunten een verhoogd plateau. Verkeersstellingen (september 2011) in de 2^e Loosterweg tonen aan dat de 85-percentielsnelheid (85% van de bestuurders houdt zich aan deze snelheid) circa 40 km/h is. Dit is harder dan de toegestane snelheid (30 km/h). Het percentage vrachtverkeer is op een werkdag gemiddeld 3,8% (35 vrachtauto's totaal licht-zwaar-gelede in twee richtingen totaal).

Er is gekeken naar wegversmallingen op het gedeelte vanaf huisnummer 120 tot aan het station.

Nadelen van deze oplossing zijn:

- Door wegversmallingen kunnen fietsers in het gedrang komen als een vrachtauto tegelijkertijd passeert (circa 5,35 meter breed).
- Een wegversmalling moet passeerbaar zijn voor vrachtauto's. Er rijden hier vrachtauto's van Transportbedrijf De Wit en bussen. Door de benodigde ruimte voor een vrachtauto/bus is de snelheidsremming voor een auto veel minder. Er zijn ervaringen in de Valckslootlaan en de Irenelaan. Daar is de situatie ook niet ideaal gebleken.
- De constructie van de wegverharding is een oude asfaltconstructie die niet op de huidige verkeersbelasting is gedimensioneerd. Door de versmalling ontstaat er dubbele belasting van het verkeer op één rijstrook en wringkrachten, waardoor extra schade ontstaat.
- Het wegvak moet over een grotere lengte een extra fundering krijgen. Kosten lopen al gauw in de tonnen euro's.
- Door de wegversmalling kan er extra overlast ontstaan voor de bewoners: afremmende en optrekkende vrachtauto's/bussen bij een wegversmalling.

Eventueel kunnen er extra drempels aangelegd worden om de snelheid te remmen. Nadeel hiervan is het discomfort voor de bussen.

Vraag is wat de bewoners als voorkeur hebben. Een andere optie is handhaving door de politie.

Op 25 november is een vervolgoverleg geweest tussen een aantal bewoners van de 2^e Loosterweg, wethouder verkeer Ten Hagen en de verkeerskundige van openbare ruimte van de gemeente. Conclusie van het gesprek is:

- De bewoners verzoeken extra parkeerplaatsen terug te brengen bij huisnr.2 op de 2^e Loosterweg om de parkeerdruk te verminderen;
- Geen extra drempels aanleggen;
- Nader onderzoek naar een vrachtwagenverbod.

Aanbeveling:

De maatregelen uit het overleg met de bewoners van de 2^e Loosterweg verder uitwerken en op een later tijdstip terugkoppelen aan de bewoners.

4.5 Parkeren en fietsstallingen bij station Hillegom

4.5.1 Fietsstallingen bij het station Hillegom

Om het fietsgebruik als vervoersmiddel naar het station te stimuleren, zijn in 2005 de fietsenstallingen uitgebreid. Later zijn er structureel extra fietsenstallingen geplaatst achter de bestaande stallingen.

Landelijk blijkt dat circa 15% van de fietsen bij een station zogenaamd 'weesfietsen' zijn. Voor de zogenaamde 'weesfietsen' voor heel Hillegom is de gemeente bezig met een nieuwe opslag, omdat de huidige beschikbare capaciteit onvoldoende is. Gedachten zijn om dit een gezamenlijke locatie te maken voor Lisse en Hillegom. Er loopt een onderzoek naar de mogelijkheden binnen het bestemmingsplan en of er een omgevingsvergunning nodig is.

Volgens de gemeente is op dit moment verdere uitbreiding van de fietsstallingen niet noodzakelijk.

4.5.2 Parkeren rondom het station Hillegom

Het succes van het NS station is ook zichtbaar in de parkeerbehoefte rond het station. Aangezien de oorspronkelijke parkeercapaciteit voor personenauto's niet voldoende bleek te zijn, heeft er al uitbreiding plaatsgevonden door een zuidelijk parkeerterrein achter de fietsenstallingen aan te leggen. De parkeerdruk op en rond de parkeerterreinen laat zien dat de capaciteit nog steeds onvoldoende is.

Alternatieven waaraan gedacht wordt voor extra parkeergelegenheid bij het station zijn het bollenveld langs de 2^e Loosterweg of het terrein van Transportbedrijf De Wit aan de 1^e Loosterweg. De bollengronden zijn geen optie: grondverwerving en compensatie ('Pact van Teylingen'). Enige mogelijkheid is de grond bij transportbedrijf De Wit, maar de grond is niet in eigendom van de gemeente. Vooralsnog lijkt dit op korte termijn geen optie, maar het is wel een aantrekkelijke optie.

Aanbeveling:

1. Geen verdere uitbreiding van fietsenstallingen, omdat er op dit moment voldoende fietsenstallingen aanwezig zijn.
2. Nader onderzoek naar de mogelijkheden voor extra parkeerruimte voor auto's op het terrein van transportbedrijf De Wit op de 1^e Loosterweg.

5

Herinrichting van de Stationsweg kan ingepast worden in de ontwikkelingen bij het station

De Stationsweg is de belangrijke fietsroute naar het station, die in 2000 heropend is. Het is een langgerekt lint met aan weerszijden woningen en enkele bedrijven. In 2011 is er een onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de Stationsweg en omstreken. Daaruit bleek, dat functie, gebruik en inrichting niet meer met elkaar overeenkomen. Daarnaast zijn de weg en de riolering (over circa 200 meter relinen) toe aan onderhoud. Redenen om een en ander te combineren.

Er is te weinig breedte beschikbaar om de straat te herinrichten met allerlei functies naast elkaar (voetpaden, parkeren, rijbaan, fietsstroken) zoals de bewoners dat wensen. Aparte fietsstroken kunnen niet, omdat er dan geen parkeren mogelijk is. Voor het verleggen van het fietspad moet bollengrond verworven en gecompenseerd worden (Pact van Teylingen). Bijkomend probleem is dat dit fietspad op grote afstand aansluit bij het station (langere fietsroute). Dit lijken geen opties.

De gemeente heeft vorig jaar beleid vastgesteld met betrekking tot de wens waar mogelijk de hemelwaterafvoer af te koppelen van de riolering. Dit is alleen mogelijk, indien daarvoor een extra rioolbuis in de straat wordt gelegd. Daarvoor moet de straat dus open. Er is geld gereserveerd in de begroting van de gemeente om de werkzaamheden van een gescheiden stelsel uit te voeren.

De riolering voor de Stationsweg zal binnen een paar jaar worden aangepakt. Dit werk zou ook kunnen worden gecombineerd met het uitvoeren van klein onderhoud aan de straat. De straat wordt dan niet opengebrouwen en zelfs van herprofilering is de vraag of dit nodig is. De betonnen anti-parkeerblokken aan de zuidzijde van de straat kunnen zullen mogelijk vervangen worden door objecten die meer passen bij het monumentale karakter van de straat en zorgen voor meer ruimte voor de voetganger.

Het grootste (politieke) probleem daarvan is, dat vastgestelde beleidsdoelen hier niet worden gehaald. De realisatie van beleidsdoelen zal elders moeten geschieden.

Voor nadere informatie over dit project wordt verwezen naar bijlage 6.

Aanbeveling:

Er kan geconcludeerd worden dat de Herinrichting van de Stationsweg ingepast kan worden in de ontwikkelingen rondom het station Hillegom.

Het is aan de gemeente om een (politieke) keuze te maken tussen:

1. Het halen van de beleidsdoelen en een gescheiden rioolstelsel aan te leggen, waarbij de opengebroken wordt. De budgetten ervoor zijn beschikbaar.
2. Beperkte herinrichting van de Stationsstraat en alleen de riolering relinen daar waar nodig in de Stationsstraat. De gestelde beleidsdoelen worden dan niet behaald.

6

Overige aspecten

In het gebied rondom het station spelen diverse ruimtelijke ontwikkelingen die in de volgende paragrafen worden beschreven.

6.1 Bouwontwikkelingen

De verwachting is dat bouwontwikkelingen zoals het bedrijventerrein Pastoor slaan en woningbouwprojecten niet op korte termijn (<10 jaar) verder tot ontwikkeling komen ten gevolge van de economische recessie. Hierdoor conflicteren de voorgestelde verkeersontwikkelingen (keerlus bij treinstation, doorstromingsmaatregelen, enz.) niet met deze (bouw)ontwikkeling(en).

6.2 Duinpolderweg

De overheden en de gemeenten zijn na onderzoek tot de conclusie gekomen dat de verbindingsweg tussen de N206 en de A4, de Duinpolderweg, het beste in het gebied tussen Hillegom en Bennebroek kan komen. Dit verbetert de bereikbaarheid, leefbaarheid en doorstroming.

Gedeputeerde Staten van Noord- en Zuid-Holland hebben de nota van beantwoording op de ingediende zienswijzen op het ontwerp Nota Reikwijdte en Detailniveau (NRD) Duinpolderweg vastgesteld. Belangrijkste aanpassingen betreffen het opnieuw bekijken van het verkeerskundige onderzoek en de nut en noodzaak in relatie tot de gewijzigde economische omstandigheden, een passende beoordeling voor het Natura2000-gebied Kennemerland Zuid en de verwachte milieusituatie op basis van de autonome ontwikkeling.

De definitieve vaststelling van de Nota van Beantwoording en de NRD vindt op 6 november 2013 plaats door Provinciale Staten in beide provincies.

Naar verwachting is in juni 2014 het tracé van de Duinpolderweg (voorkeursvariant) bekend. Na de onderzoeksperiode zal door de beide provincies een Interprovinciaal Inpassingsplan voor de Duinpolderweg worden opgesteld. De verwachting is dat na 2015 de weg wordt gerealiseerd.

6.3 Ongelijkvloerse onderdoorgang bij de Beeklaan - N442

In het overleg over mogelijke varianten voor de busbaan is met ProRail gesproken over een ongelijkvloerse onderdoorgang van de Beeklaan - N442 bij de spoorwegovergang. Vanuit de optiek van ProRail is het zeer wenselijk om het aantal gelijkvloerse spoorwegovergangen sterk terug te dringen. Deze variant biedt de mogelijkheid om de spoorwegovergang in de Beeklaan ongelijkvloers uit te voeren in combinatie met de aansluiting van de busbaan. Volgens ProRail kan hiervan over 5 à 10 jaar sprake zijn.

6.4 Aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Wilhelminalaan

De Wilhelminalaan is in het HVVP benoemd als 50 km/h-weg (gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom)^(*). Een van de kenmerken van deze weg is dat de fietsers een eigen fietspad of route hebben. Op dit moment zijn er fietsuggestiestroken op de rijbaan aanwezig. De weg voldoet niet in principe niet aan het Duurzaam Veilig-principe. De wens bestaat al langer om een voorziening te maken voor de fietsers. Binnen het huidige profiel is hiervoor geen ruimte beschikbaar. Een apart fietspad vraagt een forse investering:

- grondverwerving;
- compensatie bollengrond (Pact van Teylingen);
- eventueel vergraven van watergangen;

Daarnaast is bij een solitair fietspad de sociale veiligheid in het geding.

^(*) Kanttekening: De invoering van Duurzaam Veilig bleek niet overal volledig haalbaar. Sommige wegen pasten niet goed in een van de drie vastgestelde categorieën. Dat heeft ertoe geleid dat sommige wegen bijvoorbeeld zijn aangewezen als gebiedsontsluitingsweg, maar dat er geen ruimte was voor een fietspad. Soms zijn er dan fietsstroken aangelegd en soms is ook de asmarkering achterwege gelaten. Deze wegen zien er dan uit als een erftoegangsweg. Wegen waar de inrichting, gebruik en categorie onvoldoende met elkaar overeenkomen worden aangeduid als 'grijze wegen'.

Aanbeveling:

1. Op dit moment bij de verdere uitwerking van de doorstromingsmaatregelen, de keerlus voor de bus bij treinstation Hillegom en de Stationsweg geen rekening houden met de volgende ontwikkelingen:
 - a) Duinpolderweg;
 - b) ongelijkvloerse onderdoorgang bij de Beeklaan - N442;
 - c) aanleg van een vrijliggend fietspad langs de Wilhelminalaan.

7

Gebruikte bronnen

7.1 Gebruikte bronnen

1. Overzichtskaart met ontwikkelingen rondom treinstation Hillegom
2. Verkenning Regio Holland Rijnland 'OV-as Hillegom-Nieuw Vennepe'
3. Onderzochte varianten busbaan (rapport Grontmij/Prorail)
4. Ontwerp keerlus met halte voor de bussen bij treinstation Hillegom
5. Raming gemeente Hillegom (versie 16 oktober 2013)
6. Variantenstudie Stationsweg (memo A. van der Woerd; gemeente Hillegom)

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl