

Aan : Henk Goettsch  
CC : Hans Deul  
Van : Alex van der Woerd  
Onderwerp : Variantenstudie Stationsweg

### **Samenvatting**

De Stationsweg staat in het HVVP benoemd als project om aan te pakken. Deze weg kenmerkt zich door een smal profiel, een voertuigintensiteit en fietsintensiteit van elk rond de 2000 mvt/etm en een 30 km/u-regime, waar de snelheden aan de hoge kant zijn.

Enkele jaren geleden is een aantal onderzoeken uitgevoerd naar de oplossingsrichtingen, een parkeeronderzoek, een digitale bewonersenquête. Uit deze stukken blijkt dat er meerdere mogelijkheden zijn, van éénrichtingsverkeer tot nieuwe fietsroute achter de woningen langs. Uit de enquête blijkt vooral dat bewoners vragen om éénrichtingsverkeer.

In de omgeving spelen meerdere kleine bouwontwikkelingen, is er een wens om het station beter te ontsluiten voor de bus en het verkeersluwer maken van de 2<sup>e</sup> Loosterweg. Naar aanleiding van een mogelijke reconstructie is ook de staat van de riolering onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat gedeeltelijk relinen van de riolering voldoende lijkt, maar dat bij een gehele reconstructie van de Stationsweg het vervangen van de riolering wenselijk is en het gelijktijdig afkoppelen van de hemelwaterafvoer. Voor dat laatste moet de wegverharding van voor tot achter opengebrouwen worden.

Binnen de verschillende vastgestelde beleidsplannen (verkeer, riolering en groot onderhoud) zijn middelen gereserveerd, waar de werkzaamheden uit kunnen worden gedekt. In totaal kan er € 1.665.500 excl. BTW worden vrijgemaakt, waarvan ruim een miljoen is gereserveerd voor de Stationsweg en het overige binnen de beleidsprogramma's algemeen beschikbaar is. Er hoeft derhalve geen nieuw geld worden aangevraagd.

Bij het groter maken van een project zit er altijd een risico in, dat een project erg complex wordt. Dat kan een reden zijn om ervoor te kiezen het project klein en overzichtelijk te houden, dat wil zeggen, hoofdzakelijk herstraten en meer niet. Het grootste (politieke) probleem daarvan is, dat vastgestelde beleidsdoelen hier niet zullen worden gehaald. De realisatie van beleidsdoelen zal elders moeten geschieden.

## 1. Inleiding

Gevraagd is om aan het college van B&W van Hillegom een document met oplossingsvarianten voor de herinrichting van de Stationsweg voor te leggen, zodat het gemeentebestuur daaruit een keuze zou kunnen maken.

Met betrekking tot de problematiek van de Stationsweg zijn er verschillende onderzoeken en rapporten verschenen. Verder zijn er verschillende ontwikkelingen en onzekerheden in de omgeving van invloed.

Doel van dit document is het presenteren van de mogelijke varianten voor de reconstructie van de Stationsweg. Hieruit kan een keuze worden gemaakt die ingebracht worden in overleg met de omwonenden. Voordeel van een dergelijke getrapte participatie is dat varianten die het bestuur zeker niet wil, niet worden voorgelegd aan de bewoners, zodat er wat dat betreft ook geen valse hoop kan worden gewekt.

In deze notitie wordt achtereenvolgens ingegaan op:

1. beschikbare literatuur
2. Ontwikkelingen in de omgeving
3. Oplossingsrichtingen
4. Proces
5. budget

## 2. Literatuur

De volgende literatuur is gebruikt:

- a) Delft Infra Advies, "Onderzoek bereikbaarheid Stationsweg e.o. Hillegom", Delft, 12 december 2011.
- b) Delft Infra Advies, "Parkeeronderzoek Hillegom noord C.A.", Delft, 2 maart 2012
- c) MWM2, "Online onderzoek", november 2011
- d) Gemeente Hillegom, "Hillegoms Verkeers- en Vervoerplan (HVVP)", Hillegom, 3 augustus 2013
- e) Gemeente Hillegom, "Structuurvisie Hillegom", Hillegom, december 2008
- f) Gemeente Hillegom, "Nota stedenbouwkundige randvoorwaarden Stationsweg, Hillegom", Hillegom, december 2000

*ad a) Delft Infra Advies, "Onderzoek bereikbaarheid Stationsweg e.o. Hillegom", 12 december 2011*

In 2011 is er door Delft Infra Advies een onderzoek uitgevoerd naar de bereikbaarheid van de Stationsweg en omgeving. Het onderzoek had tot doel na te gaan of de

bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid voldoende gewaarborgd en in balans waren.

### De cijfers

De verkeersintensiteit is gemeten op max. 1850 motorvoertuigen per etmaal. Ter vergelijking: Op de Pastoorslaan rijdt het dubbel en op de Wilhelminalaan het viervoudige. Van het verkeer is 80% bestemmingsverkeer, de gemeten  $V_{85}$  ligt op 40km/u. Het aantal fietsers per etmaal is met ongeveer 1675 bijna net zo groot als het aantal motorvoertuigen.

Uit het onderzoek blijkt dat 80% van het verkeer op de Stationsweg bestemmingsverkeer is.

Uit de vergelijking met de (parallele) Wilhelminalaan en Pastoorslaan blijkt het volgende:

	Wilhelminalaan	Stationsweg	Pastoorslaan
Snelheidsregime	50 km/u	30 km/u	60 km/u
$V_{85}$	52,5 km/u	39,5 km/u	60,0 km/u
Verkeersintensiteit	7040 mvt/etm	2011 mvt/etm	3550 mvt/etm
fietsvoorzieningen	fietsuggestiestroken	Op rijbaan	fietsuggestiestroken

Vergeleken met de beide parallele routes is de Stationsweg de weg met het minste verkeer. Op de Stationsstraat is er een verschil tussen de  $V_{85}$  en het geldende snelheidsregime, op de andere twee (bijna) niet.

### Varianten

Naast een analyse zijn er ook oplossingsrichtingen genoemd.

- *nieuwe fietsroute*

Door het maken van een afzonderlijke fietsroute ontstaat er een verkeersveilige situatie. Het blijft echter gewoon mogelijk om via de Stationsweg het station per fiets te bereiken. Een solitaire fietsroute heeft een behoorlijk aantal consequenties. Allereerst wordt het natuurlijk lastig om een sociaal veilige route te creëren, eigenlijk wordt het een recreatief fietspad, terwijl het gebruik hoofdzakelijk utilitair is. Verder moet er grond worden verworven (bollengrond compenseren), terwijl er onduidelijkheid is over ruimtelijke ontwikkelingen voor de komende 10 jaar.

- *eenrichtingsverkeer*

Het grootste voordeel van eenrichtingsverkeer is, dat er gegarandeerd geen problemen zijn met tegemoetkomend verkeer en dat de situatie duidelijk is. Nadelen zijn er echter ook. Het ontbreken van tegenverkeer kan snelheidsverhogend werken. Gezien de relatief lange omrijbewegingen, kunnen met name aan de uiteinden illegale verkeerbewegingen voorkomen.

- *passeerplaatsen*  
Met de aanleg van passeerplaatsen wordt een aantal nadelen van eenrichtingsverkeer en van de huidige situatie opgeheven. Er blijft gewoon verkeer in twee richtingen mogelijk, terwijl er toch voldoende ruimte overblijft voor fietsers. Bij de passeerplaatsen blijft het toch mogelijk om op een veilige manier op elkaar te wachten en elkaar te passeren (aandachtspunt is de doorgang voor fietsers). Het verdient aanbeveling een voorrangregeling achterwege te laten. Zo is een zekere interactie tussen tegemoetkomend verkeer gewaarborgd en blijven de snelheden naar verwachting beperkt.  
Overigens hoeven er maar twee passeerplaatsen te worden aangelegd, daartussen is passeren mogelijk ter hoogte van zijstraten.
- *versterken alternatieve routes*  
Op de Stationsweg gaat het om slechts 20% doorgaand verkeer, waarvoor alternatieve routes kunnen worden aangegeven. Over de Tweede Loosterweg worden nu al klachten ontvangen.
- *verbreden rijbaan*  
Door het verbreden van de rijbaan ontstaat meer ruimte voor fietsers. Om te voorkomen dat er netto minder ruimte is voor voetgangers, dient er goed gekeken te worden naar obstakels. Een optie is om aan één zijde het trottoir weg te halen alleen een uitstapstrook te handhaven.
- *Knip*  
Door het realiseren van een knip is er in het geheel geen doorgaand verkeer meer mogelijk. Deze optie heeft veel nadelen. De bereikbaarheid verslechtert en fietsers komen bij keerbewegingen mogelijk in de knel. Verder zijn de risico's groot dat de nood- en hulpdiensten aan de verkeerde zijde van de knip komen te staan.
- *Fietsstraat*  
Er ontstaat meer ruimte voor de fiets en deze maatregel is uitstekend geschikt als onderdeel van een utilitaire fietsroute. Nadeel is, dat e.e.a. ten koste gaat van parkeerruimte, om een voldoende profiel voor een fietsstraat te kunnen maken. Automobilisten wordt gedwongen om achter fietsers te blijven rijden. Tot slot: de fietsstraat heeft geen juridische status.

*ad b) Delft Infra Advies, "Parkeeronderzoek Hillegom noord C.A.", 2 maart 2012*

De parkeerdruk ligt 's nachts op >85%, op overige momenten tussen 50 en 70%. Op sommige delen ligt de parkeerdruk 's nachts boven de 100%. Uit een loopstromenonderzoek blijkt dat bij hoge parkeerdruk de loopafstand naar gebieden met een lagere parkeerdruk acceptabel is.

Overigens dient het rapport als indicatie te worden gezien, aangezien de parkeer-capaciteit bepaald is op basis van een schatting. De beschikbare ruimte is visueel geschat. Een nauwkeuriger meting is het opmeten van de beschikbare weglengte waar auto's kunnen parkeren en dat indelen in virtuele parkeervakken van zes meter lang.

*ad c) MWM2, "Online onderzoek" november 2011*

In dit online-onderzoek worden vragen gesteld over hoe de respondenten de Stationsweg gebruiken. Interessant is de open vraag met betrekking tot aanvullende opmerkingen. Daar is door iedereen gebruik van gemaakt. De resultaten zijn:

Onderwerp	Aantal keer genoemd
<b>Wensen</b>	
Éénrichtingsverkeer	104
Minder parkeerplaatsen of parkeerplaatsen verplaatsen	27
Apart(e) fietspad/-strook	16
Betonnen paaltjes op trottoir weghalen	8
nieuwe/andere route naar station	6
Alleen bestemmingsverkeer toestaan	5
Sfeervol	5
<b>klachten</b>	
slecht wegdek	30
Te veel zwaar verkeer	7
Rommelig straatbeeld/te druk	6

*ad d) Gemeente Hillegom, "Hillegoms Verkeers- en Vervoerplan (HVVP)", Hillegom, 3 augustus 2013*

Het Hillegoms Verkeers- en Vervoerplan stoelt op de peilers:

- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid
- Leefbaarheid

Infrastructureel betreft het verkeerscirculatieplannen, fietsenstallingen, opstellen en uitvoeren parkeerplannen en de herinrichting van de N208.

*ad e) Gemeente Hillegom, "Structuurvisie Hillegom", december 2008*

Met betrekking tot de omgeving Stationsweg is van belang dat ingezet wordt op het versterken van het bollenlandschap, wat betekent dat de verrommeling actief wordt bestreden om het landschap kwalitatief wordt verbeterd.

Verder wordt voor woningbouw ingezet op inbreiding, in plaats van op uitbreiding. Het ligt niet voor de hand dat de komende tien tot vijftien jaar de landerijen aan weerszijden van de Stationsweg bebouwd gaan worden, te meer daar bollengrond die verdwijnt, elders gecompenseerd dient te worden.

*ad f) Gemeente Hillegom, "Nota stedenbouwkundige randvoorwaarden Stationsweg, Hillegom", Hillegom, december 2000*

Deze nota geeft nadere randvoorwaarden die gesteld worden aan de omzetting van bedrijfsbebouwing naar woonbebouwing.

Verkeerstechnisch zijn de volgende punten van belang:

- Bij woningbouw wordt uitgegaan van volledig parkeren op eigen terrein;
- Eventuele bebouwing langs zijpootjes wordt tot en met de erfgrans toegestaan tot maximaal 100 meter uit de as van de Stationsweg.

### 3. Ontwikkelingen in de omgeving

#### *Verkeerskundige ontwikkelingen*

In de omgeving spelen de volgende verkeerskundige ontwikkelingen:

- Er was een wens voor een busbaan naar het station, om dit beter te ontsluiten. Hier zijn middelen voor gereserveerd en een subsidiebeschikking voor ontvangen. Recent is gebleken dat de vervoerwaarde van een dergelijke busbaan erg tegenvalt. Daarom wordt aan de gemeenteraad voorgesteld geen verdere uitwerking te geven aan het project busbaan Beeklaan (N442)- 1e Loosterweg/Pastoorlaan te Hillegom;
- Daar tegenover staat, dat er wel kansrijke maatregelen verdere uitwerking te geven aan de maatregelen uit de verkenning OV-as Hillegom- Nieuw Vennep voor het verbeteren van de genoemde busverbinding;
- Onderdeel van de optimalisering van de bereikbaarheid van het station voor de bus is een herinrichting van het stationsplein met een keerlus en halteplaats voor de bus;
- Er is een wens van omwonenden voor het instellen van een verbod voor vrachtwagens op de Tweede Loosterweg. Hiervan zou bestemmingsverkeer van moeten worden uitgezonderd. Met een dergelijke afsluiting loop je eventueel risico op meer vrachtverkeer op de Stationsweg. Met de inpassing van de keerlus bij het station voor de bus zou dit opgelost kunnen worden.
- In verband met onzekerheden over de termijn waarop en het doorgaan van een vrijliggend fietspad langs de Wilhelminalaan, de Duinpolderweg en een ongelijkvloerse onderdoorgang op de Beeklaan-N442 wordt daar vooralsnog geen rekening mee gehouden en afstemming gezocht. Op zich is dat niet nodig, omdat er geen directe link met de Stationsweg is.

#### *Riolering en verharding*

Met betrekking tot de riolering spelen de volgende ontwikkelingen:

- Recent is een rioleringsonderzoek uitgevoerd, om na te gaan of verkeersmaatregelen op de Stationsweg aanleiding kunnen zijn voor grootschalige maatregelen en vervanging riolering. Gebleken is dat er over een totale afstand van ongeveer 200 meter de riolering gerelined moet worden om deze weer een jaar of dertig mee te laten gaan.
- 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.

*Vastgoed*

- 't Zand, Wilhelminalaan – 2e Loosterweg
- Veelzorg, Stationsweg
- Villa Sonnevand, Sixlaan 17
- Michiel de Ruyter, Michiel de Ruyterstraat

Het betreft projecten van ontwikkelaars. De gemeente heeft verder geen invloed op de planning. Naar verwachting vallen de projecten binnen het bestemmingsplan.

#### 4. Oplossingsrichtingen

Gezien de onzekerheid rond ontwikkelingen in de omgeving en de redelijke bruikbaarheid van het huidige profiel ligt het niet in de lijn der verwachtingen dat het profiel spectaculair overhoop gaat. Aangezien er gelijktijdig groot onderhoud aan de riolering zal worden uitgevoerd, zijn er wel volop mogelijkheden het dwarsprofiel te optimaliseren.

Gezien deze relatief beperkte scoop is het in dit stadium niet relevant om uitgebreid de bevolking te raadplegen. De denkrichting staat immer al vast.

Voorgesteld wordt om met een aantal varianten verder uit te werken in een schetontwerp en de consequenties voor verkeer en parkeren vast te stellen. Deze varianten zijn:

1. *Optimaliseren huidig profiel*

In deze variant blijft de verkeerscirculatie gehandhaafd. Om klachten over de te smalle rijbaan op te lossen, is het mogelijk om duidelijke passeerplaatsen te maken voor autoverkeer of de trottoirs aan één of beide zijden te versmallen ten gunste van de ruimte voor fietsers.

2. *Eenrichtingsverkeer*

Dit is verkeerskundig wellicht niet de ideale situatie, maar door veel bewoners is dit in het online onderzoek wel genoemd en daarom niet te negeren.

3. *Fietsstraat*

voorgesteld wordt om deze variant als alternatief toe te voegen. Gezien de ambitie, om niet te veel af te wijken van het huidige profiel, ligt een fietsstraat niet meteen voor de hand.

Om meer ruimte te geven aan de fietsroute naar het station, is het mogelijk van de Stationsweg een fietsstraat te maken. Autoverkeer is in één of beide richtingen mogelijk, maar vermoedelijk neemt het parkeervolume fors af. De kans op draagvlak onder de bewoners lijkt niet zo groot, maar het is wel goed om aan bewoners de consequenties van dergelijke, wat meer extreme, varianten te tonen.

De inschatting is dat in elk geval de variant “fietsstraat” gepaard dient te gaan met een volledige reconstructie, waarbij ook de riolering aan de beurt komt. Het is nog de vraag of dat met de anderen ook het geval is.

## 5. Proces

Er wordt aan het bestuur een algemeen besluit voorgelegd met betrekking tot alle openbare ruimteprojecten in de omgeving van het NS-station, te weten:

- Het niet aanleggen van de busbaan naar het NS-station;
- Het bij het NS-station aanleggen van een keerlus voor de bussen van het openbaar vervoer;
- Maatregelen om vrachtverkeer te weren op de Tweede Loosterweg;
- De reconstructie/groot onderhoud van de Stationsweg, gecombineerd met vervanging riolering.

Wanneer dit besluit is genomen, kan de Stationsweg verder verkeerskundig worden uitgewerkt in een voorlopig en definitief ontwerp. Gelijktijdig wordt er een plan ontwikkeld voor groot onderhoud aan de riolering.

## 6. Budget

Voor de Stationsweg zijn de volgende budgetten beschikbaar/kunnen worden aangewend:

- |   |           |
|---|-----------|
| 1. Uit het HVVP voor de reconstuctie (gelabeld voor Stationsweg)    | € 508.500 |
| 2. Uit het MJOP voor groot onderhoud (gelabeld Stationsweg/Sixlaan) | € 637.000 |
| 3. Uit het gemeentelijke Rioleringsplan:                            |           |
| a. Afkoppelen hemelwater (jaarbudget heel Hillegom)                 | € 100.000 |
| b. Vernieuwen huisaansluitingen (jaarbudget hele gemeente)          | € 70.000  |
| c. Gemeentelijk rioleringsplan (jaarbudget hele gemeente)           | € 350.000 |

Totaal kan er € 1.665.500 excl. BTW worden vrijgemaakt.

Een grove schatting leert dat een totale reconstructie inclusief riolering voor de Stationsweg niet meer hoeft te kosten dan € 1.000.000. De besparing van relinen van het riool ten opzichte van geheel vervangen zit hem vooral in het feit dat je de straat niet hoeft open te maken en de wegverharding niet hoeft te herstellen. Op het moment dat er toch een substantieel deel van de verharding wordt vervangen, bijvoorbeeld om parkeerplaatsen te formaliseren, zijn de meerkosten van vervangen ten opzichte van relinen gering. En je haalt er ook nog je beleidsdoelstellingen mee (afkoppelen hemelwater).

## 7. Kansen en risico's

Door de Stationsweg integraal aan te pakken, inclusief de riolering is er de kans om nu de Stationsweg voor jaren geheel up-to-date te brengen, zowel de verharding als de riolering. Voor beide aspecten zijn voldoende middelen binnen de programma's beschikbaar. Verder kunnen vastgestelde beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid en riolering (afkoppelen hemelwaterafvoer) worden verwezenlijkt.



Tegelijk kleven er aan een grootschalige gecombineerde projectuitvoering ook risico's. Kabel- en leidingbeheerders zullen mee willen gaan. Met deze partijen moeten afspraken worden gemaakt, waarop moet worden toegezien.

Indien alleen de Stationsweg in het kader van groot onderhoud en riolering op enkele delen wordt aangepakt, zijn de risico's goed te overzien, maar laten we de kans lopen op het gebied van de beleidsdoelen uit het Hillegoms Verkeers- en Vervoersplan en het Gemeentelijk Rioleringsplan.

## **8. Advies**

Het inhoudelijke advies is om te gaan voor het realiseren van de vastgestelde beleidsdoelen. Het is echter ook mogelijk om de maatregelen te beperken tot groot onderhoud van de huidige verharding en riolering, door het relinen van de riolering en het plaatselijk herstellen van de verharding, eventueel aangevuld met kleine aanpassingen. Beide mogelijkheden zijn goed. In dat geval kunnen middelen terugvloeien naar de algemene middelen, of kunnen projecten worden opgevoerd om de beleidsdoelen elders te realiseren.

Met vriendelijke groet,

A. van der Woerd

**MEMO**