

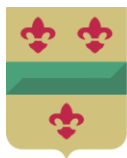
Gemeente
Hillegom

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



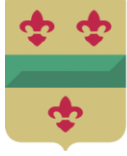
Duurzaam Bereikbaar Hillegom

Deel 1 van het Mobiliteitsplan: de Mobiliteitsvisie



Inhoud

Voorwoord	3
1. Inleiding	4
1.1 Een integrale benadering	4
1.2 Begin met het Waaron	4
1.3 Inbreng vanuit de samenleving	5
1.4 Leeswijzer	6
2. Trends en ontwikkelingen	7
2.1 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen	7
2.2 Landelijke trends en ontwikkelingen mobiliteit	8
2.3 Regionale trends en ontwikkelingen	9
2.4 Plannen voor de toekomst	11
2.5 Trends in Hillegom	12
2.6 Evaluatie Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan 2009	17
3. Maatschappelijke behoefte	21
3.1 Wat gaat goed?	22
3.2 Wat kan beter?	22
3.3 Waar afscheid van nemen?	23
4. De Mobiliteitsvisie: Duurzaam Bereikbaar Hillegom	25
Ambitie 1: Een mooie, gezonde en veilige leefomgeving (welzijn)	26
Ambitie 2: Hillegom zet in op duurzame mobiliteit (wereld)	28
Ambitie 3: Hillegom is een vitaal dorp, daarom zijn we goed bereikbaar (welvaart)	30
Bijlage 1 Evaluatie HVVP 2009	32



Voorwoord

Voor u ligt de mobiliteitsvisie van Hillegom. Deze visie vormt een belangrijke stap die straks moet leiden tot een nieuw mobiliteitsplan. 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.

In de omgevingsvisie Heerlijk Hillegom hebben we de ambitie uitgesproken om een permanente dialoog met de samenleving te onderhouden. En vanuit dat vertrekpunt hebben we het maken van de mobiliteitsvisie ook aangepakt; we hebben prettige en interessante gesprekken gevoerd met inwoners en andere betrokkenen. Deze hebben ons, samen met de resultaten van de veelvuldig ingevulde enquête, een schat aan waardevolle informatie opgeleverd. Het is fijn om te zien dat zoveel mensen begaan zijn met en met veel enthousiasme betrokken willen zijn bij het vormgeven van hun directe leefomgeving. Mede dankzij uw wensen en ideeën die u met ons wilde delen, hebben we deze visie tot een succes weten te maken. Een mooi resultaat dat ons inspireert om nu de volgende stap te zetten en deze mobiliteitsvisie te vertalen in concrete plannen. En ook hierbij hebben we de Hillegomse samenleving weer hard nodig en rekenen we graag op net zoveel betrokkenheid en enthousiasme als we nu hebben mogen ervaren.

We komen dus weer bij u terug!

Ik wens u veel leesplezier.



Karin Hoekstra, Wethouder verkeer en vervoer, ruimte en duurzaamheid



1. Inleiding

1.1 Een integrale benadering

De Mobiliteitsvisie reikt verder dan het oplossen van verkeerskundige knelpunten in de gemeente. Met het mobiliteitsbeleid willen we de ambities van Hillegom helpen waarmaken. Maatregelen die uit dit beleid voortkomen, moeten de doelstellingen van andere beleidsprogramma's ondersteunen, bijvoorbeeld op het gebied van gezondheid, duurzaamheid, welzijn, toerisme en recreatie en economie. In verschillende bijeenkomsten zijn de dwarsverbanden met deze beleidsvelden geïnventariseerd, zowel ambtelijk als met externe partijen. De omgevingsvisie 'Heerlijk Hillegom' is een belangrijke basis voor deze Mobiliteitsvisie.

1.2 Begin met het Waarom

Een verplaatsing is zelden een doel op zich. Deze komt bijna altijd voort uit behoeftes, zoals een ontmoeting met familie, een werkdag op kantoor of een rondje fietsen ter ontspanning. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie zijn we daarom uitgegaan van de behoefte achter de vraag naar mobiliteit. Waarom is mobiliteit belangrijk voor de gemeente? En welke maatschappelijke effecten willen we met het mobiliteitsbeleid bereiken? Deze waarom-vraag staat centraal in de Mobiliteitsvisie.



Figuur 1: Werkwijze Kragten

Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie is gebaseerd op drie ambities die we hebben opgesteld op basis van de Omgevingsvisie en de gesprekken met inwoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. Deze ambities gaan niet alleen over verkeer, maar over de leefomgeving van de inwoners van Hillegom. In deze Mobiliteitsvisie kijken we wat we op het gebied van mobiliteit kunnen bijdragen aan het realiseren van deze ambities door inspanningen in het verkeer en/of de openbare ruimte. Hiervoor benoemen we acht speerpunten op het gebied van verkeer en openbare ruimte.

Mobiliteitsplan

De Mobiliteitsvisie maken we concreter in het Mobiliteitsplan. Hierin staat de hoe-vraag centraal. Hoe draagt mobiliteit bij aan het realiseren van de ambities van de gemeente? We vertalen hiervoor de speerpunten naar concrete doelstellingen en kaders voor de komende tien jaar: Hoe ziet het mobiliteitssysteem er over tien jaar uit?

Uitvoeringsprogramma

In het Uitvoeringsprogramma geven we vervolgens antwoord op de wat-vraag. Wat moet de gemeente de komende vier jaar doen om de gestelde doelstellingen te behalen? Hiervoor vertalen we de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan in een aantal concrete maatregelen die bijdragen aan het behalen van de mobiliteitsspeerpunten en de ambities van de gemeente.

Na vaststelling van deze Mobiliteitsvisie worden het Mobiliteitsplan en het Uitvoeringsprogramma samengesteld en in het najaar van 2021 aangeboden ter besluitvorming.



1.3 Inbreng vanuit de samenleving

Een nieuw mobiliteitsbeleid maken we sámen met de inwoners, ondernemers en belanghebbenden. Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie hebben we een zogenaamde participatiegroep betrokken. Deze groep bestaat uit vertegenwoordigers van de samenleving die:

- Dankzij een uitgebreid netwerk weten wat er speelt.
- Specifieke kennis hebben die de kwaliteit van het mobiliteitsbeleid beter maken.
- Een belangrijke rol spelen bij het uitvoeren van de maatregelen uit het Mobiliteitsplan.

Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan hebben we al een enquête uitgevoerd onder de bevolking. Vervolgens hebben we met een aantal deelnemers aan de enquête verdiepende interviews gehouden. Daarin hebben we besproken wat zij belangrijk vinden en hoe het mobiliteitsbeleid daaraan kan bijdragen.



Figuur 2: de aantrekkingskracht van Hillegom

De participatiegroep blijft betrokken bij het opstellen van het Mobiliteitsplan en het Uitvoeringsprogramma. Daarnaast gaan we individuele gesprekken aan met een aantal (maatschappelijke) organisaties om zo een compleet beeld te krijgen van de behoeften die er spelen.

Op 9 februari 2021 hebben we tijdens een bijeenkomst met diverse raads- en burgerleden een beeld gevormd over hun beeld van de mobiliteit. De opkomst voor deze bijeenkomst was goed. Het was geen afspiegeling van de zetelverdeling in de gemeenteraad, maar zo wordt de input ook niet gebruikt. De deelnemers hebben verschillende aandachtspunten genoemd die zowel in dit deel



(Mobiliteitsvisie) als in het volgende deel (Mobiliteitsplan) gezien worden als signalen uit de samenleving die interessant zijn om nader te inventariseren.

1.4 Leeswijzer

De bouwstenen voor deze visie komen voort uit de trends en ontwikkelingen en de evaluatie van het HVVP 2009 (hoofdstuk 2) en de inbreng van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden (hoofdstuk 3). In hoofdstuk 4 is de Mobiliteitsvisie verwoord.



2. Trends en ontwikkelingen

We maken mobiliteitsbeleid niet alleen om huidige knelpunten op te lossen, maar ook om toekomstige uitdagingen het hoofd te bieden. Daarom is het belangrijk te weten welke trends en ontwikkelingen actueel zijn en wat deze betekenen voor de toekomst van mobiliteit in zijn algemeenheid en voor de gemeente Hillegom in het bijzonder. Een aantal trends en ontwikkelingen biedt kansen, mede dankzij de smartphone is het gebruik van bijvoorbeeld deelauto's en deelfietsen veel eenvoudiger geworden en is reizen met het openbaar vervoer comfortabeler geworden. Echter, deze technologische ontwikkelingen brengen ook uitdagingen met zich mee, zo leidt het smartphonegebruik in het verkeer tot meer ongevallen. Het uitgangspunt van het mobiliteitsbeleid is dan ook om ten aanzien van trends en ontwikkelingen de kansen zoveel mogelijk te benutten en bedreigingen zoveel mogelijk tegen te gaan.

2.1 Maatschappelijke trends en ontwikkelingen

Onze maatschappij is continu in verandering en ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Veel van deze ontwikkelingen hebben invloed op onze verplaatsingspatronen. Bijvoorbeeld de trend dat werk en zorgtaken steeds evenwichtiger verdeeld worden tussen mannen en vrouwen. Dit leidt ertoe dat verplaatsingspatronen complexer zijn geworden. Waar vroeger de kostwinner heen en weer ging tussen de woning en werklocatie, zien we tegenwoordig dat er steeds meer tussenstops gemaakt worden, bijvoorbeeld bij school, winkels of kinderopvang of bijvoorbeeld bij ouders om mantelzorg te verrichten. Technologische ontwikkelingen maken het mogelijk om op afstand te werken en deel te nemen aan vergaderingen (bijvoorbeeld conference calls of skypen). Steeds meer kantoormedewerkers voeren hun werkzaamheden dan ook een gedeelte van de week vanuit huis uit. Veel verplaatsingen hoeven daardoor helemaal niet meer gemaakt te worden. Een andere invloedrijke ontwikkeling is de omvang van onze huishoudens. Sinds 2009 neemt de grootte van de huishoudens gestaag af, terwijl de omvang van de bevolking toeneemt. Hierdoor komen er naar verhouding steeds meer huishoudens wat resulteert in een toename van het aantal verplaatsingen per hoofd van de bevolking.

De onderliggende trends brengen ook nieuwe uitdagingen met zich mee op het gebied van mobiliteit. Ouderen die langer thuis wonen, moeten langer zelfstandig kunnen blijven deelnemen aan de maatschappij. Dat betekent dat zij toegang moeten blijven houden tot ons mobiliteitssysteem, ook wanneer zij geen auto of fiets meer kunnen besturen of moeilijk kunnen lopen. Dit heeft bijvoorbeeld consequenties voor ons collectief vervoerssysteem en voor de begaanbaarheid van trottoirs.

Andere trends beïnvloeden de manier waarop we ons verplaatsen. Zo is er 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. Ook de toenemende populariteit van privé lease van auto's en de leasefiets past in deze trend.



2.2 Landelijke trends en ontwikkelingen mobiliteit

Elektrische vervoerswijzen zijn enorm in opkomst, auto's nemen steeds meer taken over van de bestuurder en allerlei apps maken het eenvoudiger om je reis te plannen en onderweg bij te stellen. Deze ontwikkelingen zetten zich de komende jaren door. Hoewel niemand weet hoe de toekomst er precies uitziet is het voor het Mobiliteitsplan wel belangrijk om met deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening te houden.

Elektrisch en autonoom rijden

De verwachting is dat binnen afzienbare tijd een elektrische auto betaalbaarder is dan een auto die op fossiele brandstof rijdt. Dat zal ervoor zorgen dat er op termijn meer elektrische auto's zijn dan auto's met een diesel- of benzinemotor. De groei van elektrisch vervoer vraagt om een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

Dit betekent iets voor de inrichting van de openbare ruimte. Ook de ontwikkeling van waterstofauto's gaat snel. De meningen over de zelfrijdende auto lopen sterk uiteen, maar veel experts zijn het erover eens dat binnen tien jaar zelfrijdende auto's in een gecontroleerde omgeving, zoals de snelweg, volledig zelfstandig kunnen rijden.



Figuur 3: Elektrisch rijden wordt steeds populairder

Een andere belangrijke ontwikkeling is de opkomst van de elektrische fiets oftewel de e-bike en de speed pedelec. Deze vervoermiddelen zorgen ervoor dat mensen ook voor langere afstanden gebruik kunnen maken van de fiets. Ook zorgt het ervoor dat een grotere groep mensen bereid is - en fysiek in staat is - om de fiets te gebruiken. Dit heeft gunstige effecten op het gebied van duurzaamheid en gezondheid en zorgt er ook voor dat ouderen langer mobiel blijven en sociale contacten makkelijker kunnen onderhouden. Met een toenemende vergrijzing van de bevolking tot 2040 is dit een positieve ontwikkeling. Helaas zien we met de toename van de e-bike ook een toename in het aantal ernstige ongevallen onder fietsers. Deels wordt dit verklaard door een groei in het fietsgebruik, maar dit komt ook omdat de snelheden hoger liggen en oudere mensen kwetsbaarder zijn.



Landbouwverkeer

Op het gebied van landbouwverkeer zien we al jaren een toename in de omvang van voertuigen. Ook leidt de verandering in de agrarische logistiek ertoe dat er steeds meer transportbewegingen van en naar agrarische bedrijven gaan. Het is de vraag of de oude landbouwweggetjes hier nog wel allemaal geschikt voor zijn, zeker in combinatie met het groeiende toeristisch-recreatieve gebruik van het buitengebied.

Openbaar vervoer

Op het gebied van openbaar vervoer zien we een trend dat steeds meer de focus wordt gelegd op snelle verbindingen voor grote vervoersstromen. Om te voorkomen dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid van kleine kernen wordt maatwerkvervoer voor het landelijk gebied steeds belangrijker. Hetzelfde geldt voor mensen met een fysieke beperking voor wie de toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem van essentieel belang is. Mensen hebben steeds meer behoefte aan makkelijke en snelle verbindingen. Mobiliteitshubs spelen in op deze behoefte.

2.3 Regionale trends en ontwikkelingen

De Bollenstreek heeft als buitenplaats, gelegen tussen de metropolen Den Haag -Rotterdam en Amsterdam, een uniek karakter, dat gekenmerkt wordt door ruimtelijkheid, de bollencultuur en de nabijheid van duinen en strand. De Bollenstreek wordt, met zijn gunstige ligging in de Randstad, gezien als een van de aantrekkelijkste woongebieden van Nederland. Het is van groot belang dat wij met elkaar de kracht van de karakteristieke Duin- en Bollenstreek optimaal benutten. Met balans tussen de nodige economische ontwikkelingen en de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteit. Waarbij wonen, werken én toerisme hand in hand gaan.

In de Regio Holland Rijnland is het gewenst in 2030 zo'n 28.000 nieuwe woningen te hebben toegevoegd. Hiervan komen zo'n 12.000 à 14.000 woningen in de Duin- en Bollenstreek. Het op een goede wijze accommoderen van deze bestaande woningbouwopgave en mobiliteitsbehoefte brengt omvangrijke inpassings- en bereikbaarheidsvraagstukken met zich mee. Ook de groei en ontwikkeling van de teelt, handel en export, leiden tot verdere aantasting van de openheid van het gebied.

Knelpunten

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. Veel regionale verbindingen lopen door of net langs woonkernen. Noodgedwongen rijdt veel doorgaand verkeer over deze routes. In Hillegom, Lisse, Noordwijkerhout en De Zilk levert dit knelpunten wat betreft leefbaarheid en verkeersonveiligheid op.

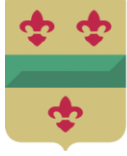


Figuur 4: De bollenvelden trekken veel toeristen

De kernen van Hillegom, Lisse en Teylingen dreigen overbelast te raken, vooral door toedoen van het doorgaand verkeer (toeristisch, recreatief, vrachtverkeer, uitwijkverkeer bij congestie elders). In het voorjaar is sprake van een doorstromingsproblemen op de N208 door verkeer van en naar de Keukenhof en bollenvelden en de verkeersstroom van en naar de duin- en strandgebieden zorgt gedurende het jaar voor extra drukte op de N208.

De Ringvaart is een grote fysieke barrière in het gebied. Er zijn zes Ringvaartbruggen waarvan drie met een regionale functie (A44, N207 en N201). De afstand tussen deze bruggen is groot, daardoor krijgen ook de bruggen zonder regionale functie veel verkeer te verwerken. Deze bruggen zijn door het smalle wegprofiel en het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen niet in staat de grote hoeveelheid (vracht-)verkeer dat er noodgedwongen gebruik van moet maken te verwerken. De fietsroutes in het gebied lopen veelal over wegen die tevens een belangrijke functie hebben als ontsluitingsroute voor (vracht) autoverkeer. Dit maakt deze fietsroutes onaantrekkelijk en onveilig.

De Duin- en Bollenstreek heeft een grofmazig busnetwerk. Hierdoor zijn niet alle kernen (direct) met elkaar verbonden en zijn verbindingen naar haltes buiten de regio onvoldoende. Met name hoogwaardige oost-west gerelateerde verbindingen worden gemist om echt concurrentie te bieden voor de auto.



2.4 Plannen voor de toekomst

Er wordt op dit moment op verschillende niveaus gewerkt aan de mobiliteitsopgave in de regio Duin- en Bollenstreek:

- Strategische Agenda Ruimte Duin- en Bollenstreek;
- Regionale Strategie Mobiliteit van Holland Rijnland met maatregelen op het gebied van bereikbaarheid in de regio Holland Rijnland;
- De subregio Duin- en Bollenstreek is bezig met een Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek als deelverhaal van de Regionale Strategie Mobiliteit;
- En het plan van aanpak van de provincie met Zuid-Hollandse partners, wat zich richt op maatregelen (korte en (middel)lange termijn) ter oplossing van mobiliteitsvraagstukken in de noordelijke 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. Mede met het oog op deze ontwikkelingen, zetten we in het noordelijk deel van de regio in op het verbeteren van de bereikbaarheid oost-west verbindingen (kust / Haarlemmermeer / Schiphol / A44 / A4). Het tegengaan van (vracht)verkeer door de kernen en goede OV-fietsverbindingen vragen om tijdige oplossingen, die regionaal opgepakt moeten worden.

Regionale Strategie Mobiliteit

Voor ruimtelijke verdelingsvraagstukken heeft de regio Holland Rijnland de Regionale Strategie Mobiliteit opgesteld. Samen met de Regionale Omgevingsagenda en de Regionale Energiestrategie vormt dit het instrument om strategische keuzes te maken op regionaal niveau. In het plan worden een aantal ambities en speerpunten benoemd. Hieronder zijn de belangrijkste voor deze sub-regio beschreven.

- *Doorstroming hoofdassen*

Voldoende capaciteit op de hoofdassen is een belangrijke basisvoorwaarde voor het economisch en maatschappelijk functioneren van de regio. Voorbeelden hiervan zijn de A4, A44 en het spoor. 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 Hoogwaardig OV-netwerk van Haarlemmermeer.

- *Doorfietsnetwerk*

Het regionale doorfietsnetwerk vormt een onmisbare schakel in ketenverplaatsingen. Veel ketenreizen beginnen per fiets. De kwaliteit en compleetheid van het samenhangende regionale doorfietsnetwerk wordt verder ontwikkeld.

- *Mobiliteitshubs*

Dit biedt ook inwoners van kleinere kernen de mogelijkheid om met eigen vervoer het eerste deel van de reis af te leggen, waarna soepel wordt overgestapt op het Hoogwaardig OV of ander collectief- of deelvervoer. De mobiliteitshubs kunnen binnen Holland Rijnland (Keukenhof, stranddagen) op sommige locaties ook een belangrijke rol spelen voor het toeristische en recreatieve verkeer.



Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek

Momenteel is de Bereikbaarheidsvisie Duin- en Bollenstreek in ontwikkeling. Binnen dit kader wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een gezamenlijk standpunt van de vijf gemeenten in de Duin- en Bollenstreek.

De hoofdpunten van de (concept) bereikbaarheidsvisie zijn als volgt:

- *Duurzaam bereikbaar met concurrerend hoogwaardig openbaar vervoer*
De verwachte groei van de hoeveelheid verplaatsingen van en naar de Duin- en Bollenstreek wordt opgevangen met een schaa sprong in het regionale openbaar vervoer.
- *Uitstekende interne bereikbaarheid*
Een kwalitatief hoogwaardig en samenhangend regionaal snelfietsnetwerk maakt het aantrekkelijk om verplaatsingen in de regio per fiets af te leggen. Tezamen met slimme duurzame (keten)mobiliteitsoplossingen levert dit uitstekende interne bereikbaarheid.
- *De basis op orde: robuuste regionale wegenstructuur*
Voor het vestigingsklimaat in de economische toplocaties van onze Greenport, maar ook bijvoorbeeld het toerisme, is het cruciaal dat een regionale wegenstructuur ontstaat die betrouwbare reistijden garandeert naar de Duin- en Bollenstreek.

Plan van Aanpak Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek

Provincie Zuid-Holland gaat samen met Hillegom, Lisse en het gemeentelijke samenwerkingsverband Holland Rijnland opnieuw onderzoeken hoe de noordelijke Duin- en Bollenstreek beter bereikbaar kan worden. Zij hebben hiervoor samen een plan van aanpak gemaakt: 'Mobiliteitsmaatregelen Noordelijke Duin- en Bollenstreek'.

Het plan van aanpak heeft de volgende doelen:

- Faciliteren van de toenemende oost-west pendel tussen woongebieden in de Duin- en Bollenstreek en de werkgebieden in Haarlemmermeer/Amsterdam.
- Verbeteren van de bereikbaarheid van de noordelijke Duin- en Bollenstreek om daarmee de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied te faciliteren.
- In overeenstemming brengen van functie, vorm en gebruik van het wegennet.
- Vergroten van de robuustheid van het mobiliteitsnetwerk in de noordelijke Duin- en Bollenstreek.

2.5 Trends in Hillegom

Hillegom is enerzijds georiënteerd op de streek (Lisse, Noordwijk) en anderzijds op Haarlemmermeer en Kennemerland. De relatie met Haarlemmermeer is zeer nauw¹. Veel werknemers van Schiphol wonen in Hillegom en Lisse. Daarom heeft Schiphol een belang bij goede verbindingen met deze streek. Hoger opgeleiden zijn vooral georiënteerd op Haarlemmermeer en Amsterdam. Er vindt dat ook veel woon-werkpendel plaats tussen Hillegom en de Metropoolregio Amsterdam. De Duin- en Bollenstreek is een overloopgebied voor gezinnen vanuit de Metropool Regio Amsterdam.

¹ Maatschappelijke en economische samenhang binnen en rond de Duin- en Bollenstreek, Ruimtelijk Economisch Atelier Tordoir, 2020



Auto

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 2020². 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.

Lopen en fietsen

Binnen Hillegom verplaatst men zich vooral lopend, maar de fiets is ook populair. Voor de wat langere afstanden wordt vooral de auto gebruikt. Het gebruik van het openbaar vervoer is een stuk minder.

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 veel 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.



Figuur 5: Comfort sommige fietspaden kan beter

² Regionale verkeers- en milieukaart Holland Rijnland (RVMK)



Openbaar Vervoer

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 respondenten³ 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.

Parkeren

In Hillegom zijn bijna 12.000 parkeerplekken beschikbaar. Uit de parkeertelling⁴ 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.

De drukste buurten zijn:

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



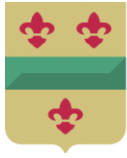
Figuur 6: Parkeren is over het algemeen goed geregeld

Verkeersveiligheid

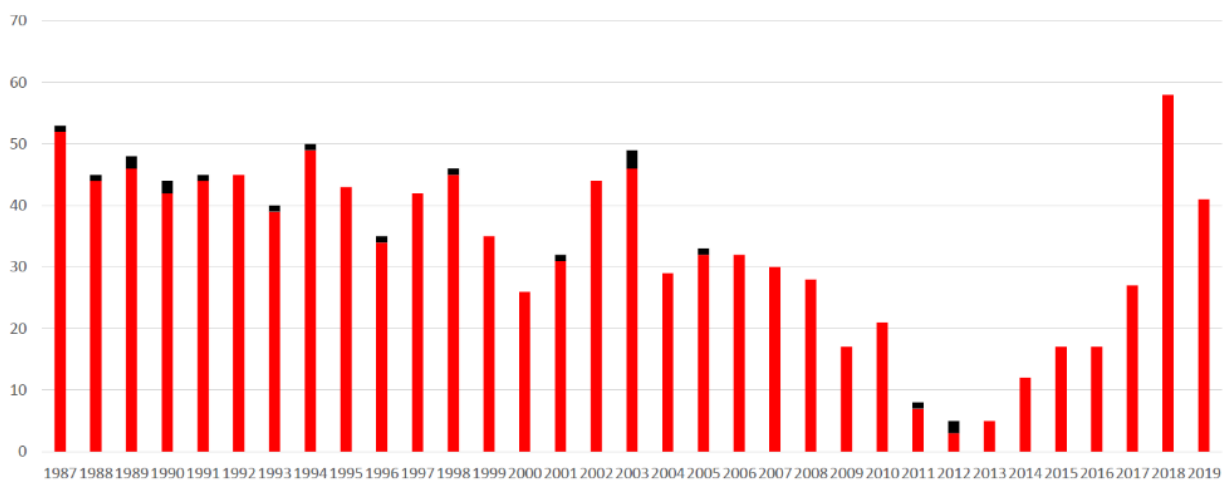
Op het gebied van verkeersveiligheid zien we na een jarenlange landelijke daling van het aantal ernstige ongevallen helaas sinds enkele jaren weer een toename. Deze landelijke trend zien we ook in de gemeente terug. Hier is namelijk te zien dat er sinds 2014 een stijging in het aantal

³ Onderzoek Mobiliteit, Direct research, augustus 2020

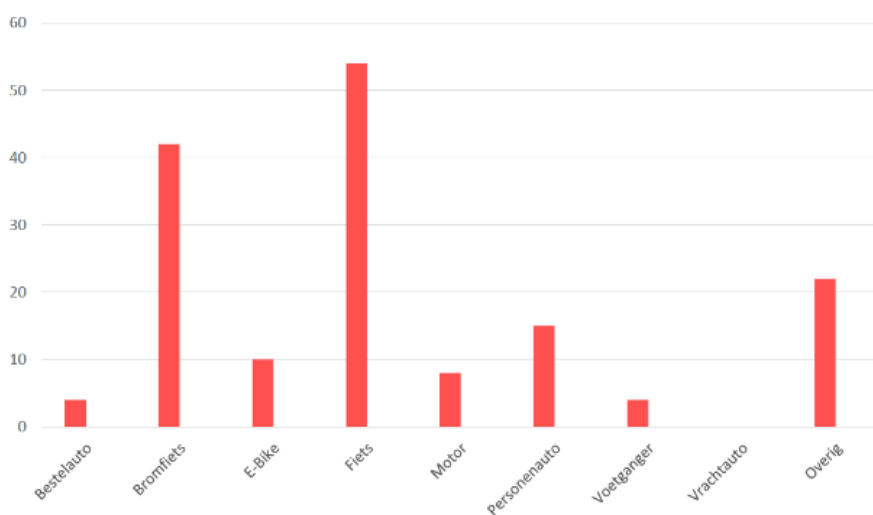
⁴ Parkeer- en verkeersonderzoek, Bureau De Groot Volker, september/oktober 2020



letselongevallen is. Het aantal slachtofferongevallen is gestegen met 10% in de periode 2016-2018 ten opzichte van de periode 2004-2006⁵. Het gaat om een gemiddelde van 34 slachtofferongevallen per jaar. Fietzers en bromfietzers zijn hier vooral slachtoffer van. Het betreft met name mensen in de leeftijdsgroep van 70 jaar en ouder. In de afgelopen vijf jaar hebben er geen dodelijke ongevallen plaatsgevonden. De meeste ongevallen gebeuren op de N208.

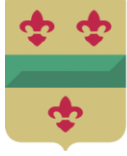


Figuur 8: Trend van het aantal slachtofferongevallen vanaf 1987, rood staat voor slachtofferongevallen, zwart voor ongevallen met een dodelijke afloop



Figuur 7: Slachtoffers per modaliteit, periode 2014 - 2019

⁵ Viastat Online



Via de geografische enquête⁶ 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 plaatsvinden⁷:

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

⁶ Onderzoeksrapport Mobiliteitsplan gemeente Hillegom (2020), Kragten

⁷ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020 (STAR).



Figuur 9: Een beeld van de letselongevallen in de periode 2016 t/m 2020 gecombineerd met gegevens over de snelheden van het verkeer⁸.

2.6 Evaluatie Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan 2009

Om te leren van de inspanningen uit het verleden en om tot een goed nieuw Mobiliteitsplan te komen is er een evaluatie uitgevoerd van het Hillegoms Verkeer- en Vervoerplan 2009. Er is een aparte notitie 'Evaluatie HVVP 2009' opgesteld. Hieronder een weergave van de conclusies. In de bijlage is een overzicht weergegeven van de resultaten.

Conclusies verkeersveiligheid

De doelstelling in het HVVP 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 de provinciale wegen.
- Monitor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid aan de hand van het totaal aantal slachtofferongevallen.

⁸ Verkeersveiligheidsrapportage periode 2016 t/m 2020 (STAR).



- De ongevallen vinden voornamelijk plaats op de doorgaande provinciale wegen. Zonder een afname van het (vracht)verkeer op deze wegen is een daling van het aantal ongevallen onwaarschijnlijk.

Conclusies (vracht)verkeer

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)⁹ 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.

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.



Figuur 10: Er rijdt veel verkeer door het dorp.

⁹ Het bureau De Groot Volker heeft op basis van de wegeigenschappen in inschatting gemaakt van de capaciteit.



Conclusies fietsverkeer

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.

Meenemen in het Mobiliteitsplan

- Streven naar veilige en comfortabele fietsvoorzieningen langs alle hoofdwegen.
- Streven naar voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de belangrijkste bestemmingen.

Conclusies Openbaar Vervoer

De doelstellingen op het gebied van openbaar vervoer zijn voornamelijk kwalitatief. Afgaande op het oordeel van inwoners over het aanbod van het Openbaar Vervoer, dan zien we dat de bereikbaarheid per trein hoog scoort in tegenstelling tot het aanbod van busvervoer. De bestemmingen die niet rechtstreeks met de trein zijn ontsloten, zijn per Openbaar Vervoer slecht bereikbaar, zoals Schiphol.

Meenemen in het Mobiliteitsplan

- Aantrekkelijker maken van het OV-aanbod.
- Streven naar betere Openbaar Vervoer - verbindingen richting Haarlemmermeer/Schiphol.



Figuur 11: Het station van Hillegom



Conclusies parkeren

Eén van de doelstellingen is dat er weinig parkeerproblemen in wijken ontstaan. Onduidelijk is wat hiermee wordt bedoeld. De parkeerdruk is een goede indicator voor parkeerproblemen. Het lijkt dat er weinig wijken zijn waar zich problemen voordoen. Enkele wijken verdienen extra aandacht.

Meenemen in het Mobiliteitsplan

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

Conclusies leefbaarheid

Een vermindering van het aantal verplaatsingen en doorstromingsproblemen is de doelstelling voor het onderdeel leefbaarheid. Tussen 2010 en 2020 is de hoeveelheid verkeer met 20% gestegen. Uit de interviews blijkt dat verschillende mensen last hebben van trillings-overlast als gevolg van het verkeer.

Meenemen in het Mobiliteitsplan

- Blijvend inzetten op een afname van de hoeveelheid (vracht)verkeer door het dorp.

Conclusies Uitvoeringsprogramma

Er is in de looptijd van het HVVP weinig concrete aandacht besteed aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Ook het onderwerp bereikbaarheid heeft weinig aandacht gehad. Op andere onderdelen zijn wel acties uitgevoerd. Het is niet altijd duidelijk in hoeverre dit heeft geleid tot resultaten op straat. In de laatste jaren zijn verschillende onderzoeken uitgevoerd waarmee nieuw beleid kan worden opgesteld.

Meenemen in het Mobiliteitsplan

- Beter monitoren en documenteren van de verkeersveiligheid en daar acties aan koppelen.
- Updaten van de status van het fietsnetwerk en het aanbod van fietsparkeervoorzieningen.
- Met enige regelmaat tellingen uitvoeren om de ontwikkeling van het autoverkeer te monitoren.
- Nieuwe analyse van het autoparkeren maken aan de hand van de recente cijfers.



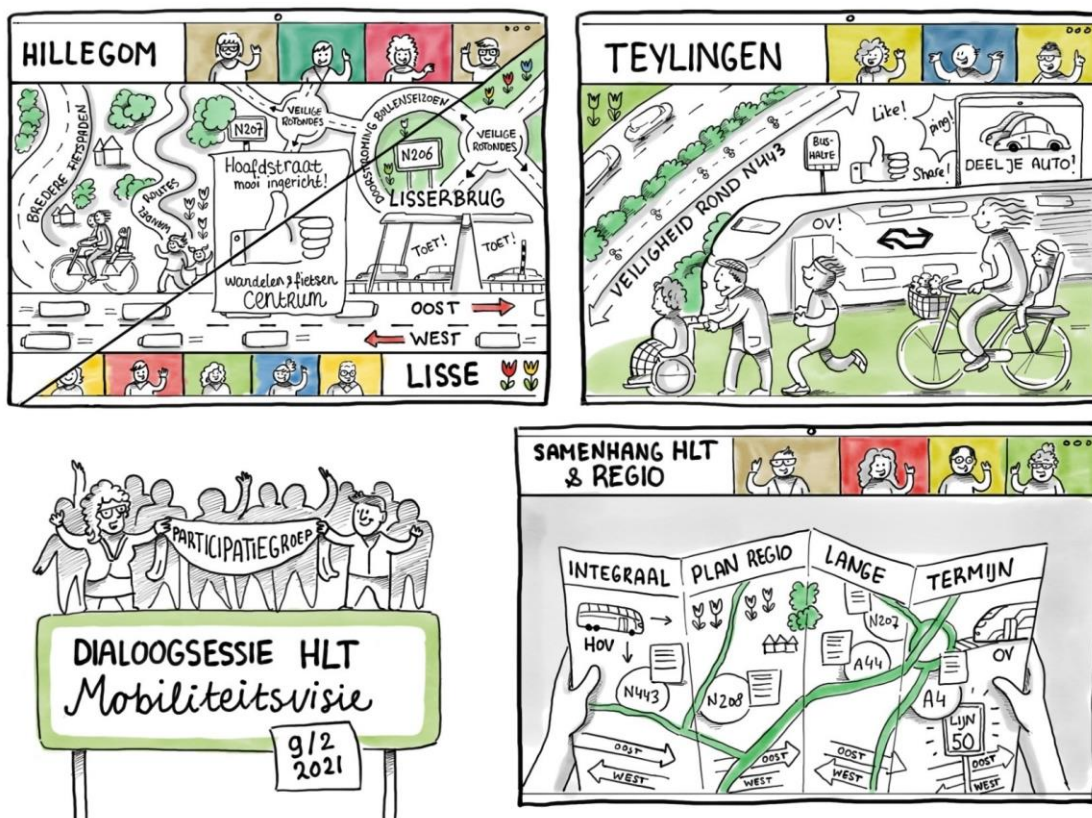
3. Maatschappelijke behoefte

Bij het opstellen van de Mobiliteitsvisie staat de behoefte van de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden centraal. Welke ambities willen zij realiseren, welke knelpunten ervaren zij en welke wensen spelen er? En hoe kunnen we vanuit mobiliteit deze wensen, knelpunten en ambities oppakken? Om de maatschappelijke behoefte van de samenleving in beeld te brengen, hebben we een enquête uitgevoerd en hebben we gesprekken gevoerd met bewoners, werkgevers, verschillende maatschappelijke organisaties en hebben we werksessies georganiseerd met de leden van de gemeenteraad en met gemeentelijke beleidsmakers.

Bij de gesprekken met alle groepen stonden drie vragen centraal:

- Wat gaat goed?
- Wat kan beter?
- Waar wilt u afscheid van nemen?

In dit hoofdstuk vindt u een samenvatting van de inbreng die we met de enquête en tijdens alle gesprekken en bijeenkomsten hebben opgehaald. Om een indruk te krijgen van de verschillende bijeenkomsten hebben we van drie bijeenkomsten een getekend verslag toegevoegd aan de rapportage.



Figuur 12: Verslag dialoogsessie met Participatiegroep



interviews blijkt dat bewoners trilling- en geluidsoverlast ervaren, met name van het vrachtverkeer.

Verschillende partijen hebben aangegeven dat het NS-station beter ontsloten moet worden. Wat verkeersveiligheid betreft moet vooral rondom scholen het nodige verbeterd worden. Doordat het hier onveilig is worden veel kinderen met de auto gebracht waardoor het juist nog onveiliger wordt. In de interviews is de Wilhelminalaan vaak genoemd. Verschillende mensen vinden het zo onveilig om hier te fietsen, dat ze de weg mijden.

Fietsen en het gebruik van OV moet worden gestimuleerd. Een aansluiting op Hoogwaardig Openbaar Vervoer richting Schiphol en Hoofddorp zou hierbij kunnen helpen. De verschillende recreatieve en toeristische bestemmingen moeten beter ontsloten worden. De doorstroming van de bussen kan beter.

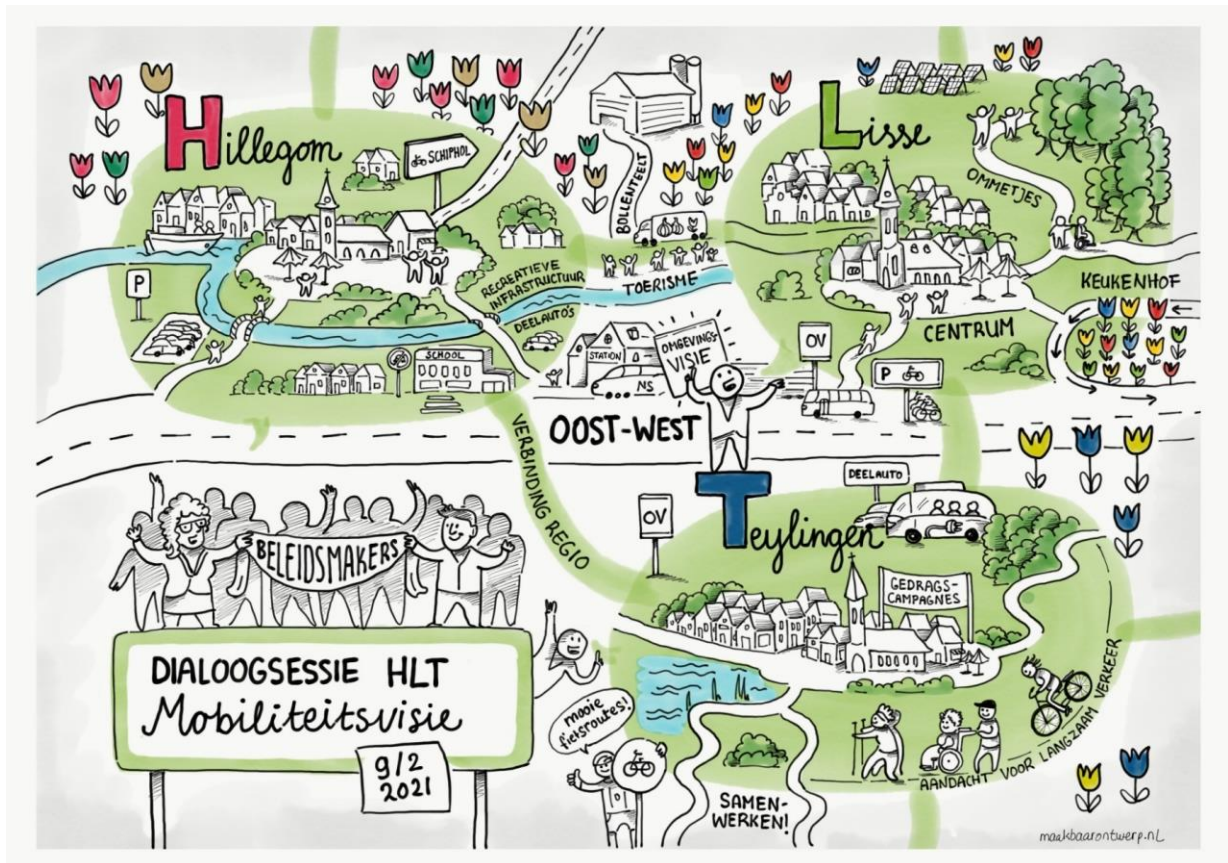
Om de fiets te stimuleren moet de fietsvriendelijkheid verbeterd worden. Dit kan bijvoorbeeld door voldoende fietsparkeerplekken in het centrum en bij het station aan te bieden. De fietsinfrastructuur zelf moet ook meer comfort bieden. Het toevoegen van meer groen en stiller asfalt heeft een positief effect op de ruimtelijke kwaliteit.

3.3 Waar afscheid van nemen?

De regionale partners roepen op om afscheid te nemen van besluitenloosheid en bestuurlijke grenzen tussen gemeenten en provincies. Iedereen wil afscheid nemen van de slechte oost-westverbindingen en de vertragingen die daardoor worden veroorzaakt. Het openbaarvervoerbedrijf (Arriva) wil graag afscheid nemen van alles wat de reistijd en het comfort van buslijnen belemmert, zoals verkeersdrempels en slecht afgestelde verkeerslichten.

Enkele raads- en burgerleden vinden dat de focus nog te veel op de auto ligt. Deze zou meer moeten worden verspreid over de andere modaliteiten. Een idee dat wordt geopperd is om het centrum daarom autoluw te maken. De meningen hierover zijn verdeeld. Er is ook een wens om minder vrachtverkeer in het centrum te hebben.

Verder wil iedereen afscheid nemen van verkeersonveiligheid, bijvoorbeeld door grote voertuigen te weren uit het dorp of door te stimuleren dat kinderen met de fiets naar school of sportvereniging komen en niet met de auto worden gebracht.



Figuur 14: Verslag dialoogsessie met beleidsmakers



4. De Mobiliteitsvisie: Duurzaam Bereikbaar Hillegom

Gemeente Hillegom in 2040, duurzaam bereikbaar

Bekijk de animatie op www.hillegom.nl/mobiliteit

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.

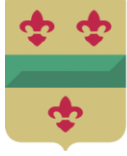
Voor deze en de volgende generatie willen we een duurzame wereld. Daarom gaan we hier direct mee aan de slag. Zo gaat Hillegom van een fijne plek, naar een fantastische plek voor iedereen!

Hoe ziet de Hillegom er in de toekomst uit? In wat voor dorp willen we wonen, werken en verblijven? Waar is er plek voor vertier en hoe past het verkeer daarin? Hoe houden we het dorp zowel bereikbaar als leefbaar? In dit hoofdstuk formuleren we de ambities voor de toekomst. Het is geen blauwdruk, maar een schets. Die kleuren wij de komende jaren in, samen met de inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Samen bepalen we ook het tempo en de uitwerking van de voorgestelde plannen.

De Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan zijn nadere uitwerkingen van de Omgevingsvisie 'Heerlijk Hillegom'. In deze omgevingsvisie is duurzaamheid als het leidend principe gekozen. In de omgevingsvisie denken en handelen we vanuit het principe van de drie P's:

- People: sociale duurzaamheid
- Planet: fysieke duurzaamheid
- Profit: economische duurzaamheid

De drie ambities in de Mobiliteitsvisie zijn hierop gebaseerd: Welzijn (people), Wereld (planet) en Welvaart (profit). Met de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan dragen we bij aan deze ambities met acht speerpunten op het gebied van mobiliteit.



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

Hillegom is gelegen in het hart van de Randstad, heeft een prachtige omgeving met de karakteristieke bollenvelden en ligt in de nabijheid van duinen en strand. Het is daarom één van de aantrekkelijkste woongebieden van Nederland. Het is prettig wonen in Hillegom en dat moet zo blijven. **Het welzijn** van de inwoners staat centraal. Ze horen in een **gezonde en veilige leefomgeving** te wonen. Onze ambitie is om de woon- en leefomgeving te verbeteren door **een hoogwaardige openbare ruimte**, waar mensen zich prettig en veilig kunnen verplaatsen en waar mensen weinig tot **geen overlast hebben van het verkeer**.

Met het Mobiliteitsplan dragen we bij aan de invulling van deze ambitie. Daarvoor richten we ons op de volgende drie verkeerskundige speerpunten.



Figuur 15: Een gezonde omgeving die uitnodigt om te bewegen

Speerpunt 1: Verbeteren van de verkeersveiligheid

Over het algemeen is de infrastructuur in Hillegom goed op orde. Wel zijn er nog verschillende wegen waar fietsers zich onveilig voelen en waar ook relatief veel ongevallen plaatsvinden. De Wilhelminalaan wordt vaak genoemd als gevaarlijke weg voor fietsers. Uit interviews blijkt zelfs dat mensen de weg vermijden, zeker met kinderen. Veel ongevallen zien we terug op kruispunten met de N208.

Alle inwoners, jong en oud, moeten zich **veilig kunnen verplaatsen**. Daarom pakken we de infrastructuur aan. In woonbuurten wordt **de maximumsnelheid 30 km/h**. Ook de schoolomgevingen zijn veilig ingericht. Op scholen wordt aandacht besteed aan **verkeerseducatie**. Daar waar de snelheid hoger is, zijn er **vrijliggende fietspaden** en **veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers**. We zetten in herkenbare **alternatieve veilige fietsroutes** separaat van de provinciale wegen. **Handhaving** wordt ingezet daar waar verkeersregels geregeld worden genegeerd.



Inzet op:

- Goede infrastructuur voor voetgangers en fietsers.
- Duurzaam Veilige weginrichting in de gehele gemeente.
- Veilige schoolomgevingen.
- Educatie: kinderen kunnen zich veilig bewegen.
- Handhaving: er wordt toegezien op de naleving van de regels.

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

Het centrum heeft een prachtige opknabbeurt gekregen. Uit interviews blijkt ook dat dit erg wordt gewaardeerd. Inwoners en bezoekers komen er graag. Een hoogwaardige openbare ruimte nodigt uit tot bezoek, dit is goed voor de economische vitaliteit van Hillegom. Daarnaast nodigt het uit om te bewegen. Een beweegvriendelijk openbare ruimte is een openbare ruimte **met goede obstakelvrije voetpaden en brede (recreatieve) fietspaden**. De openbare ruimte kan verder worden verfraaid door **het toevoegen van groen** daar waar het nu nog erg stenig is. Daar waar nodig wordt ruimte gemaakt voor groen, voetgangers of fietsers door (waar mogelijk) de ruimte voor verkeer en parkeren te beperken.

Inzet op:

- Beweegvriendelijke openbare ruimte (goede voetpaden, recreatieve fietspaden, ommetjes).
- Toevoegen van groen waar dat gewenst is.
- Een goed onderhouden openbare ruimte.

Speerpunt 3: Verminderen trilling- geluidsoverlast door minder (vracht)verkeer door het dorp

De Bollenstreek wordt vooral gekarakteriseerd door het positieve imago van de kleurrijke bollenvelden, maar de bollenteelt en de bijbehorende bedrijvigheid en het toerisme zorgt ook voor veel (vracht)verkeer. Het verkeer rijdt voor een groot deel door de kern van Hillegom via de N442 of de N208 naar de N207 om naar de A4 te rijden. De hoeveelheid verkeer zorgt voor opstoppingen en gevaarlijke situaties. Binnen de bebouwde kom zijn huizen en diverse voorziening direct gelegen aan de N208 en de N442. De zwaardere transporten zorgen voor trillingsoverlast in de oudere huizen.

Om de overlast te beperken zet de gemeente zich in om samen met de (logistieke) bedrijven de **overlast van vrachtverkeer te beperken**. Investerings in het verbeteren van de **oost-westverbinding** zijn noodzakelijk om de overlast in het dorp te beperken, zeker gezien de toename van het verkeer door de extra inwoners en de extra bedrijvigheid in de regio.

Omdat er nog geen besluit is genomen over een nieuwe ontsluiting van de Bollenstreek, zal het nog enige tijd duren voordat het verkeer een andere route kan kiezen dan de route door Hillegom. De gemeente zet zich in om de overlast te beperken en wil daarover in gesprek met de bedrijven. Ook **stillere en schonere voertuigen** zijn daarbij een aandachtspunt. De gemeente zal daar waar nodig **stil asfalt** toepassen om eventuele geluidsoverlast te beperken.

Inzet op:

- Minder vrachtverkeer door het dorp.
- Minder autoverkeer door het dorp.
- Stil asfalt op 50 km/h-wegen (waar nodig).



Ambitie 2: Hillegom zet in op duurzame mobiliteit (wereld)

De gemeente wil met deze Mobiliteitsvisie bijdragen aan een beter milieu, aan de natuur en aan klimaatadaptatie. Dit door in te zetten op het gebruik van **duurzame vervoerswijzen**. Als inwoners **meer wandelen en fietsen** helpt dit bij deze ambitie. Soms is het nuttig en gemakkelijk om met de auto naar de winkel, vrienden of naar werk te gaan. Dat kan natuurlijk, maar dan bij voorkeur met zo min mogelijk uitstoot en/of ruimtegebruik. We zetten daarbij in op het faciliteren van **het gebruik van elektrische auto's**.



Figuur 16: Inzet op duurzame vervoerswijzen

Speerpunt 1: Inzet op duurzame vervoerswijzen, lopen en fietsen op 1 en 2

De meest populaire manier om te verplaatsen in Hillegom is met de fiets of met de auto. Met de opkomst van **de elektrische fiets** kunnen steeds meer bestemmingen met de fiets worden bereikt. Ook ouderen kunnen langer blijven fietsen. We willen zo veel mogelijk gebieden met elkaar verbinden en barrières wegnemen, zodat inwoners nog vaker kiezen **om lopend of fietsend** naar hun bestemming te gaan. Vooral de relatie met Haarlemmermeer/Schiphol moet verbeterd worden. Ook gaan we onderzoeken of er **doorfietsroutes** te realiseren zijn, zoals een doorgaande fietsroute door de polder. Dit kan een plezierig en snel alternatief zijn voor routes langs drukke wegen.

Het openbaar vervoer is voor de langere verplaatsingen een duurzaam alternatief voor de auto. Door het treinstation hebben inwoners een goede verbinding met Amsterdam, Haarlem en Leiden. De reistijd naar Schiphol is met het OV relatief lang. Door **de overstappunten zo aantrekkelijk mogelijk te maken**, stimuleren we het gebruik van het OV in combinatie met andere vervoerswijzen (ketenverplaatsingen). Om de potentie van het treinstation optimaal te benutten moet het station beter bereikbaar zijn, te voet, met de fiets en met de bus. Hiervoor onderzoeken we de mogelijkheden. De OV-verbinding met de Haarlemmermeer moet beter.



Inzet op:

- Groei van het aantal verplaatsingen die te voet of met de fiets worden gedaan.
- Verbeteren van de fietsverbindingen met de Haarlemmermeer.
- Goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen in het centrum, bij het station en in de woonomgeving.
- Veilige en aantrekkelijke schoolroutes en autoluwe schoolomgevingen.
- Faciliteren en stimuleren elektrisch rijden.
- Inzet op goede overstappunten/mobiliteitshubs.

Speerpunt 2: Inzet op duurzame vervoerswijzen bij woningbouw

In Hillegom worden de komende jaren nieuwe woningen gebouwd, dit is het moment om de nieuwe inwoners goede alternatieven aan te bieden. Bij woningbouw gebruiken we de gelegenheid om de omgeving zo te in te richten dat de bewoners verleid worden tot duurzame mobiliteit. Dat betekent dat de directe **woonomgeving primair is ingericht op verblijven, lopen en fietsen**. Parkeren kan op afstand of inpandig. Het **aanbod van deelmobiliteit** kan een uitkomst zijn voor mensen die geen beschikking hebben over een auto. Tevens stimuleert het de **overgang van autobezit naar autogebruik**, hetgeen op langere termijn bij kan dragen aan beter milieu.

Inzet op:

- Een omgeving die uitnodigt tot lopen en fietsen.
- Autodelen faciliteren en stimuleren.
- Beweegvriendelijke omgeving (ommetjes).
- Voldoende en gebruiksvriendelijke laadinfra.
- Reële parkeernormen bij nieuwe ontwikkelingen.

Speerpunt 3: Meer groen en minder verharding

Extreme weersomstandigheden door klimaatverandering worden vaak geassocieerd met onweer, hagel en hoosbuien. Hitte wordt in dit rijtje snel vergeten. Hittestress kan voor veel problemen zorgen bij mens en dier. Daarom is het een belangrijk aandachtspunt bij klimaatadaptatie. Bij onderhoudswerkzaamheden en herinrichtingen houden we rekening deze thema's.

Inzet op:

- Daar waar mogelijk toepassen van open verharding in woonbuurten.
- In woonbuurten met een overcapaciteit aan parkeerplaatsen in overleg met bewoners de openbare ruimte verfraaien, door bijvoorbeeld het toevoegen van groen of speelvoorzieningen.



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

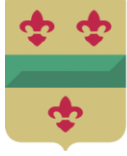
De Bollenstreek is een gebied van groot economisch belang. Veel werkgelegenheid is te herleiden aan de Bollenstreek. Niet voor niets is dit gebied aangewezen als Greenport. Door de aantrekkelijkheid van de streek, groeit Hillegom en groeit de bedrijvigheid. Hillegom heeft een sterke relatie met de Metropoolregio Amsterdam, maar de verbindingen met Haarlemmermeer/Schiphol zijn matig. Met deze Mobiliteitsvisie willen we **aantrekkingskracht van Hillegom behouden**, zodat Hillegom plaats blijft bieden voor tevreden inwoners en goed renderende bedrijven. Hiervoor is het nodig dat **Hillegom goed bereikbaar is en blijft**, dat er ruimte is voor woningbouw en ruimte blijft voor bestaande en nieuwe bedrijvigheid.



Figuur 17: Winkelend publiek in de Hoofdstraat

Speerpunt 1: Goede bereikbaarheid, vooral gericht op verbeteren bereikbaarheid voor voetgangers, fietsers en het OV

Over het algemeen zijn inwoners tevreden over de bereikbaarheid per auto of fiets. Mensen die afhankelijk zijn van de auto en buiten Hillegom werken, geven aan dat er veel vertraging is rond de spits. Voor bedrijven zijn goede verbindingen met het hoofdwegennet essentieel. Binnen de Duin- en Bollenstreek wordt gewerkt aan plannen om op korte en lange termijn de bereikbaarheid voor alle vervoerswijzen te verbeteren. Hillegom zet binnen de gemeentegrenzen voornamelijk in op **het verbeteren van de verbindingen voor voetgangers, fietsers en het OV**.



Inzet op:

- Directe verbindingen met de Rijkswegen, vooral de oost-westverbindingen moeten verbeterd worden.
- Doorfietsroutes naar de omliggende gemeenten.
- Mobiliteitsmanagement (onder andere afspraken over thuiswerken) en verkeersmanagement om de verkeersdruk te beperken.
- Aanbod van mobiliteitshubs.

Speerpunt 2: Waarborgen goede (logistieke) bereikbaarheid van het centrum

Het centrum heeft net een prachtige kwaliteitsimpuls gekregen. We willen **het potentieel van het centrum optimaal benutten** en waarborgen dat bezoekers het centrum gemakkelijk kunnen bereiken en dat **de bevoorrading efficiënt geregeld** is.

Inzet op:

- Goede parkeervoorzieningen voor fietsers.
- Een optimale benutting van de autoparkeervoorzieningen die op afstand of in pandig aanwezig zijn. Hiermee het aantal autoverplaatsingen en geparkeerde auto's op straat beperken.
- Een passend logistiek beleid in het centrum (laden en lossen en venstertijden).



Bijlage 1 Evaluatie HVVP 2009

Het Hillegoms Verkeer- en Vervoersplan 2009 is geëvalueerd. De lessen hieruit worden gebruikt bij het opstellen van het Mobiliteitsplan. Hieronder een overzicht van de score op de verschillende doelstellingen van het HVVP 2009.

Beroedeling via het 'stoplichtenmodel':

Rood	Doel niet behaald
Oranje	Doel deels behaald
Groen	Doel behaald
Grijs	Geen gegevens bekend

1.	Verkeerveiligheid	Doelstelling	Beoordeling
1.1	Ongevallen	Afname met 15% in 2017 t.o.v. 2005	
1.2	Slachtofferongevallen	Afname met 20% in 2017 t.o.v. 2005	
1.3	Slachtofferongevallen kwetsbare verkeersdeelnemers	Afname met 15% in periode 2015-2017 t.o.v. 2003-2005	

2.	(vracht) autoverkeer	Doelstelling	Beoordeling
2.1	Intensiteit/Capaciteit-verhouding op het wegennet	<80% in 2017	
2.2	Aandeel doorgaand vrachtverkeer tov het totaal aan vrachtverkeer op N208	<50% in 2017	
2.3	Bereikbaarheid Greenport	Garanderen goede bereikbaarheid	
2.4	Hulpdiensten	Wettelijke aanrijdtijden zijn haalbaar	

3.	Fietsverkeer	Doelstelling	Beoordeling
3.1	Aandeel fietsverkeer op korte ritten (tot 7,5 km)	Gelijk aan referentiegemeenten	
3.2	Fietsnetwerk	Optimaal veilig, comfortabel en bereikbaar	
3.3	Stallingsvoorzieningen	Sluiten aan bij de vraag	

4.	Openbaar Vervoer	Doelstelling	Beoordeling
4.1	Algemene status OV	Goed, bereikbaar en toegankelijk	
4.2	Verbindingen Hoofddorp, Haarlem, Amsterdam, Schiphol, Leiden	Waarborgen	
4.3	Aanbod P+R plaatsen en fietsstallingen bij station	Sluiten aan bij de vraag	
4.4	Intensiteit/Capaciteit-verhouding op busroutes	<80%	
4.5	Toegankelijkheid bushaltes	>50% moet in 2015 toegankelijk zijn	

5.	Parkeren	Doelstelling	Beoordeling
5.1	Nieuwe ontwikkelingen	Uitgaan van gemiddelde CROW-norm	
5.2	Parkeerproblemen	Alleen bij geschikte alternatieven in de directe omgeving	
5.3	Parkeercapaciteit	Bij nieuwe ontwikkelingen en reconstructies opnieuw bekijken	

6.	Leefbaarheid	Doelstelling	Beoordeling
6.1	Aantal autoverplaatsingen en doorstromingsproblemen	Een vermindering	
6.2	Motorvoertuigen en wegdek	Schoner en stiller	
6.3	Infrastructuur	Ingericht naar het beoogde gebruik (onderscheid 50 km/h en 30 km/h)	