

Reactiedocument

Wilhelminalaan (voorlopig) schetsontwerp

Projectnummer: 24 0214
Datum: 10 november 2025
Status: Definitief



Aanleiding

De Wilhelminalaan in Hillegom is toe aan vernieuwing. Daarom werken de gemeente Hillegom en BonoTraffics samen aan een herinrichtingsplan. Tijdens een inloopbijeenkomst op 16 september 2025 is het voorlopig schetsontwerp van de Wilhelminalaan gepresenteerd aan de aanwonenden.

Aanwonenden hebben tijdens de bijeenkomst de mogelijkheid gehad om een reactie in te dienen op het voorlopig schetsontwerp. Hiernaast kon men reageren tot en met 30 september 2025 via het e-mailadres wilhelminalaan@hillegom.nl.

In totaal zijn er 37 reacties ontvangen. Daarnaast heeft de gemeente Hillegom ook twee FIXI-meldingen ontvangen over de Wilhelminalaan die meegenomen zijn in deze reactienota.

De reacties zijn in deze memo samengevat en er is per thema voorzien in een antwoord van de gemeente Hillegom.

Leeswijzer

De memo is als volgt opgebouwd. Eerst is op hoofdlijnen een overzicht van de verkeerskundige afweging gegeven hoe gekomen is tot het meest veilige, inpasbare en haalbare wegprofiel. Vervolgens is een impressie gegeven van de inloopavond. Daarna volgt per overkoepelend thema een samenvatting van de reacties en is een voorstel voor de beantwoording gedaan. De overkoepelde thema's zijn:

1. Vrachtverkeer
2. Snelheid
3. Parkeren
4. Zicht vanuit inritten
5. Oversteeklocaties voetgangers
6. Verkeersveiligheid fietsers

Tot slot is ingegaan op enkele specifieke en individuele meldingen.

Verkeerskundige afweging wegprofiel Wilhelminalaan

Aanleiding

De Wilhelminalaan heeft al lange tijd te maken met problemen met de verkeersveiligheid. De weg is nu niet goed ingericht voor een weg waar 50 km/u de maximumsnelheid is. De weg heeft nu kenmerken van een route voor doorgaand verkeer en als woonstraat met woningen aan beide zijden van de weg.

Aanwonenden ervaren onder andere overlast van de gereden snelheid, trillingen en geluid en fietsers vinden de Wilhelminalaan verkeersonveilig. Verder is de bestaande asfaltverharding aan vervanging toe. Al deze redenen samen zorgen ervoor dat de Wilhelminalaan opnieuw en beter ingericht kan worden.

Verkeerskundige afweging

CROW is het kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte en verkeer en vervoer en beschikt over de verkeerskundige richtlijnen voor de Duurzaam Veilige inrichting van wegen.

Op basis van deze richtlijnen is gekeken naar de functie van de Wilhelminalaan en hoe deze weg gebruikt wordt. Vervolgens is gekeken naar inpasbare wegprofielen en hoe de weg het veiligste ingericht kan worden. De beschikte ruimte in de Wilhelminalaan tussen de woningen en erfgronden is immers beperkt.

De richtlijnen geven meerdere opties om een weg veilig in te richten. Voor de Wilhelminalaan is naar alle beschikbare profielen

gekeken en is afgepeld van het meest ideale wegprofiel tot het meest veilige en vooral ook het meest haalbare wegprofiel.

Huidige situatie

Voor deze afweging is de huidige situatie geanalyseerd en is een blik geworpen op de toekomst. Blijft de Wilhelminalaan bestempeld als gebiedsontsluitingsweg (met 50 of 30 km/u) met doorgaand verkeer of moet de weg als woonstraat ingericht worden?

- ◀ Gemeten snelheid ligt lager dan 50 km/u. De V85 ligt op 41 km/u. Dit betekent dat 85% van de voertuigen 41 km/u of langzamer rijdt. De overige 15% rijdt dus harder;
- ◀ De intensiteit met 8.500 motorvoertuigen en 1.700 fietsers per etmaal past bij een gebiedsontsluitingsweg. De samenstelling van het verkeer past ook bij de verkeersfunctie (doorgaand verkeer) die de Wilhelminalaan heeft;
- ◀ Belangrijke ontsluiting voor Hillegom met een groot aandeel doorgaand verkeer, al heeft de weg ook een verblijfsfunctie voor woningen aan beide zijden van de weg;
- ◀ Bij een gebiedsontsluitingsweg 50 km/u is het scheiden van gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer nodig, zoals een vrijliggend fietspad. De huidige suggestie- en fietsstroken zijn achterhaald en niet geschikt.

Afwegingsschema

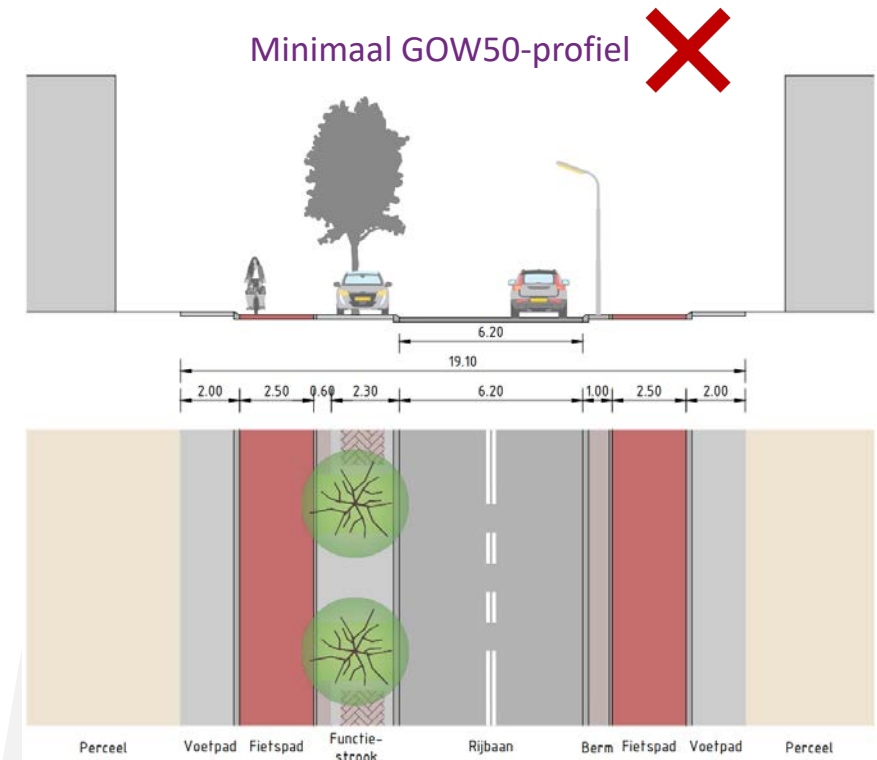
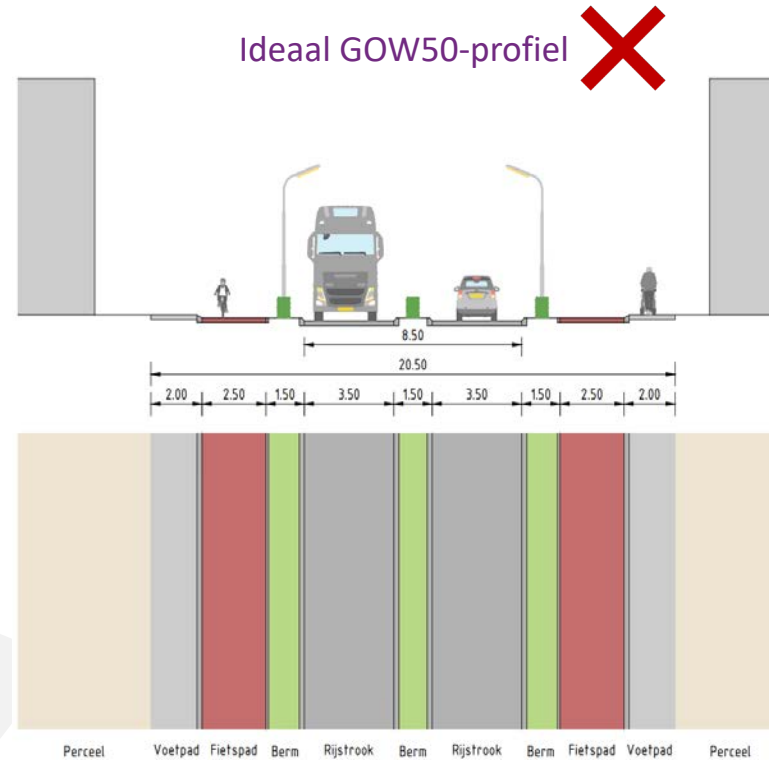
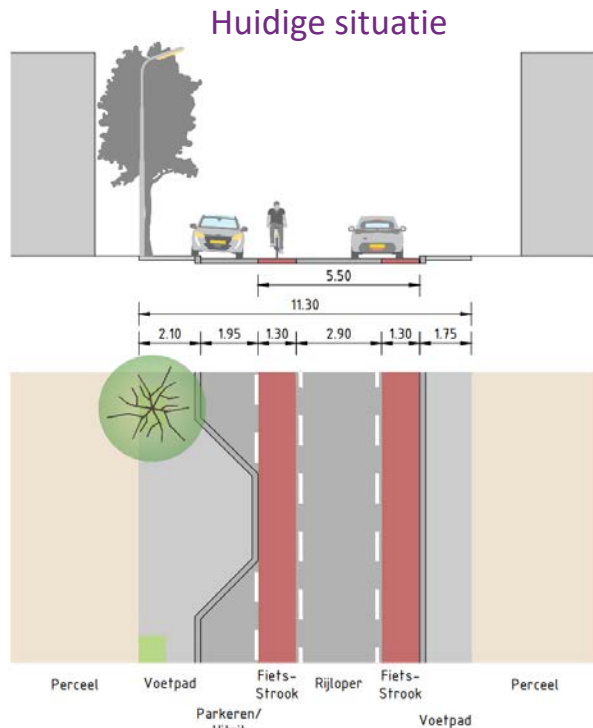
Het CROW heeft ook een schema ontwikkeld zodat wegbeheerders duidelijke en goede keuzes kunnen maken voor een profiel voor een weg binnen de bebouwde kom. Dit afwegingsschema is ook voor de Wilhelminalaan gevolgd. Hieruit blijkt dat:

- ◀ De Wilhelminalaan over een dubbele functie beschikt. De weg heeft zowel een verkeers- (doorgaand verkeer) als verblijfsfunctie (woonstraat);
- ◀ Een toekomstig wegprofiel als gebiedsontsluitingsweg met 50 km/u (GOW50), met alleen een verkeersfunctie (doorgaand verkeer), past hierdoor niet;
- ◀ Een toekomstig wegprofiel als erftoegangsweg met 30 km/u (ETW30), met alleen een verblijfsfunctie (woonstraat), past hierdoor niet;
- ◀ Een toekomstig wegprofiel van een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u (GOW30), waarin een verkeersfunctie (doorgaand verkeer) én verblijfsfunctie (woonstraat) samengevoegd kunnen worden, past het beste en is het meest haalbaar voor de Wilhelminalaan.

Als volgt een beknopt overzicht van onderzochte wegprofielen en verkeerskundige afweging voor toepassing in de Wilhelminalaan.



Verkeerskundige afweging wegprofiel Wilhelminalaan



Conclusie

Het ideale en minimale wegprofiel van een gebiedsontsluitingsweg met 50 km/u bevatten vrijliggende fietspaden met tussenbermen. Beide wegprofielen zijn niet inpasbaar in de Wilhelminalaan door

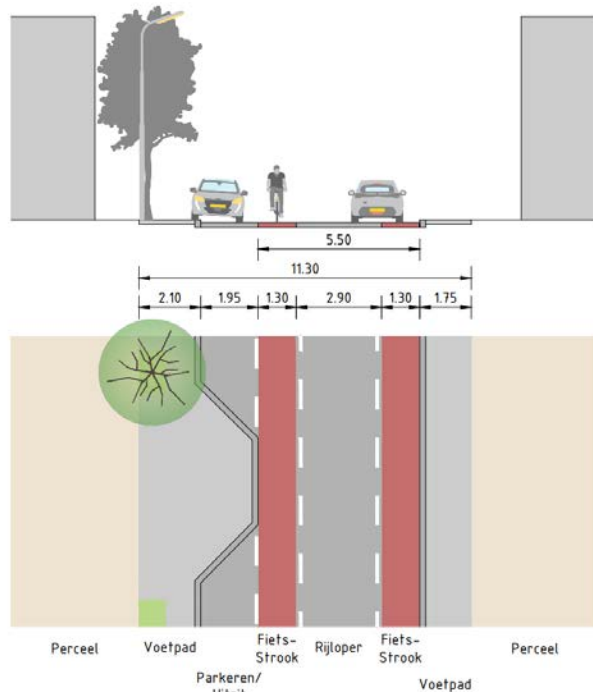
het ontbreken van de beschikbare ruimte tussen de erfgrenzen aan beide zijden van de weg. Het inpassen van parkeerplaatsen en opritten naar woningen zijn niet inpasbaar. Beide wegprofielen

hebben brede rijstroken voor het gemotoriseerde verkeer. Naar verwacht blijft hierdoor de gereden snelheid hoog. Zowel het ideale als het minimale wegprofiel is niet geschikt en niet inpasbaar.

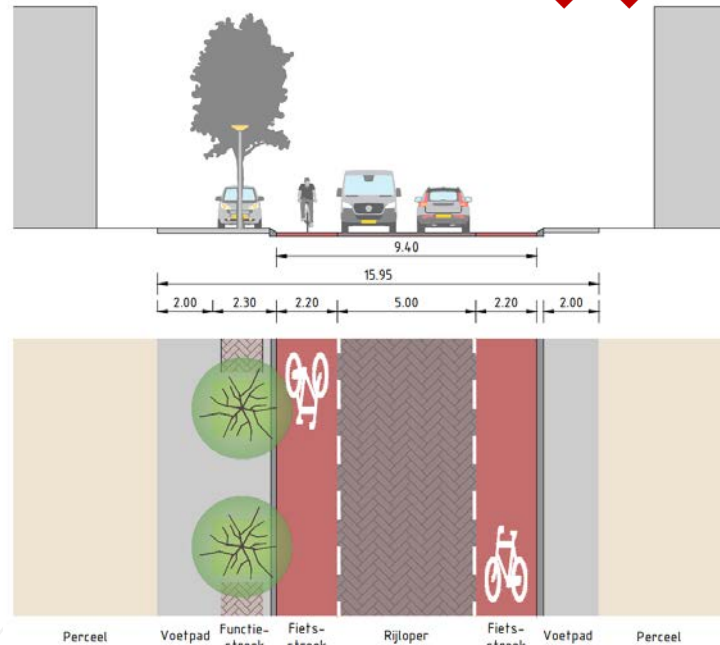


Verkeerskundige afweging wegprofiel Wilhelminalaan

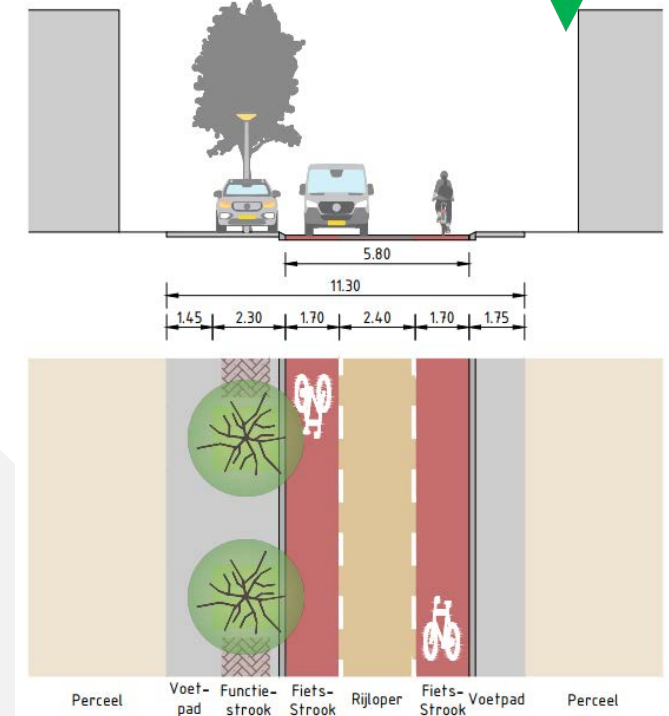
Huidige situatie



Gewenst GOW30-profiel



Smal GOW30-profiel



Conclusie

In beide wegprofielen van een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u (GOW30) krijgt de fietser visueel meer ruimte. De bestaande suggestiestrook wordt omgevormd naar een officiële fietsstrook.

Gemotoriseerd verkeer kan elkaar in beide profielen veilig en goed passeren. In het gewenste profiel hoeft het gemotoriseerd geen gebruik te maken van de fietsstrook, in het smalle profiel wel.

Het gewenste profiel is geschikt, maar past niet door het ontbreken van de beschikbare ruimte. Het smalle profiel is wel geschikt en inpasbaar met behoud van parkeren en inpassing van bomen.



Impressie inloopbijeenkomst



1. Vrachtverkeer

Ontvangen reacties

Ontwikkeling bedrijven omgeving

In de omgeving van de Wilhelminalaan bevinden zich meerdere bedrijven, zoals Unidex (voedselimporteur/leverancier), die dagelijkse meerdere/veel transportbewegingen met zich meebrengen. De Wilhelminalaan wordt als voornaamste ontsluiting gebruikt door het vrachtverkeer.

Unidex is gevestigd aan de Beeklaan in De Zilk (gemeente Noordwijk). Deze weg ligt in het verlengde van de Wilhelminalaan.

Meerdere respondenten geven aan dat Unidex een vergunning heeft gekregen om uit te breiden. Respondenten verwachten dat hierdoor het vrachtverkeer op de Wilhelminalaan nog meer zal toenemen en de verkeersveiligheid daardoor zal verslechteren.

Geluids- en trillingsoverlast huidige situatie

De vrachtwagens veroorzaken niet alleen geluidsoverlast, maar zorgen ook voor trillingen. Dit heeft volgens respondenten (2 keer ingediend) reeds gezorgd voor schade aan gevels en in de woningen.

Verzoek tot weren vrachtverkeer

Volgens respondenten heeft het weren van (een deel) van de vrachtwagens prioriteit. In ongeveer een derde van de reacties wordt gevraagd om het weren van vrachtwagens in de straat. In enkele reacties wordt gesteld dat een nieuwe herinrichting geen kans van slagen heeft zonder een vrachtwagenverbod op de Wilhelminalaan. Niet alleen in relatie tot de ervaren overlast, maar ook in relatie tot de verkeersveiligheid voor fietsverkeer.

Er worden niet alleen problemen aangekaart, maar ook worden oplossingsrichtingen benoemd:

- ▶ Alternatieve routing vrachtverkeer om de Wilhelminalaan te mijden, zoals een alternatieve route via de N206 of N207;
- ▶ Instellen éénrichtingsverkeer voor vrachtverkeer.



Vrachtverkeer op de Wilhelminalaan

1. Vrachtverkeer

Reactie gemeente Hillegom

Verkeersonderzoek

De gemeente Hillegom voert in de komende maanden aanvullend onderzoek uit, zoals verkeerstellingen en snelheidsmetingen.

Ontwikkeling bedrijven omgeving

De gemeente Hillegom gaat in gesprek met de gemeente Noordwijk om de feiten van een mogelijke uitbreiding te achterhalen. De gemeente Hillegom gaat ook in gesprek met de voornaamste transportbedrijven in de omgeving die de Wilhelminalaan als route voor vrachtverkeer gebruiken.

Het doel van deze gesprekken is om te komen tot alternatieve routes voor vrachtverkeer, zoveel mogelijk via het hoofdwegennet van de provincie en gemeenten zodat overlast van vrachtverkeer in de dorpen en kernen zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Geluids- en trillingsoverlast huidige situatie

De overlast van geluid en trillingen door vrachtverkeer op de Wilhelminalaan is bekend. In het verkeerskundig schetsontwerp zijn hierdoor bewust geen verhoogde maatregelen (zoals drempels) opgenomen. Ook is voor de toekomst uitgegaan van een asfaltverharding en niet van een open verharding (zoals klinkers).

De gemeente Hillegom gaat onderzoeken welke hinder van geluid en trillingen aangepakt kan worden door het vernieuwen van de fundering en verharding van de Wilhelminalaan.

Verzoek tot weren vrachtverkeer

De gemeente Hillegom gaat, naast de gesprekken met bedrijven, onderzoeken wat nodig is om vrachtverkeer op de Wilhelminalaan te beperken: een alternatieve route voor vrachtverkeer via het bestaande hoofdwegennet via de N206 - Delfweg - Stationsweg - N208 (korte termijn) of een nieuwe rondweg (lange termijn) is hier onderdeel van.

In het gemeentelijk Mobiliteitsplan is en blijft de Wilhelminalaan bestempeld als een gebiedsontsluitingsweg en heeft daarmee een belangrijke functie voor het ontsluiten van gemotoriseerd verkeer.

Uitgangspunt voor het schetsontwerp is en blijft de afwaardering van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en leefbaarheid op de Wilhelminalaan.

Het inpassen van éénrichtingsverkeer op de Wilhelminalaan, al dan niet specifiek voor vrachtverkeer, is op korte termijn niet inpasbaar zonder de beschikbaarheid van geschikte alternatieve routes. Deze maatregel wordt in het aanvullend onderzoek nader bekeken en besproken met de betrokken transportbedrijven.



Vrachtverkeer op de Wilhelminalaan



2. Snelheid

Ontvangen reacties

Huidige situatie

Op de Wilhelminalaan wordt volgens respondenten (veel) te hard gereden. Ook wordt de adviessnelheid van 30 km/u door weggebruiker niet gehanteerd.

De oorzaak van deze snelheidsproblemen ligt volgens de respondenten bij de huidige inrichting van de Wilhelminalaan met lange rechtstanden en het ontbreken van fysieke snelheidsremmers (zoals drempels).

Verbreding kan snelheid verhogen

Vrijwel alle respondenten staan achter het uitgangspunt om 30 km/u in te stellen op de Wilhelminalaan. In meerdere reacties wordt afgevraagd of het wegprofiel in het schetsontwerp, met de verlaging van de snelheid, de huidige situatie gaat verbeteren.

De rijbaanbreedte in het schetsontwerp is op het 'smalle gedeelte' (woningen aan beide zijden) breder dan in de huidige situatie. Dit nodigt volgens enkele respondenten na realisatie uit tot een hoger gereden snelheid.

Verzoek snelheidsremmende maatregelen

De voorgestelde optische versmallingen (markeringen, onderbreking kleurvlakken) worden in meerdere reacties bestempeld als schijnoplossing. Er wordt gepleit voor fysieke snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels en plateaus. De meeste genoemde locaties hiervoor zijn:

- ◀ In- en uitgang parkeerterreinen;
- ◀ Bruggetje halverwege de Wilhelminalaan.

Verzoek handhaving

In circa 20% van de reacties wordt verzocht om handhaving door de politie, flitspalen of een trajectcontrole. Respondenten zijn er niet van overtuigd dat zonder de inzet van een handhavingsmaatregel de maximumsnelheid (ongeacht 30 km/u of 50 km/u) door weggebruikers wordt aangehouden.



Adviessnelheid ligt op 30 km/h



2. Snelheid

Reactie gemeente Hillegom

Verkeersonderzoek

De gemeente Hillegom voert in de komende maanden aanvullend onderzoek uit, zoals verkeerstellingen en snelheidsmetingen.

Uitgangspunten schetsontwerp

Het uitgangspunt voor het schetsontwerp van de Wilhelminalaan is dat een maximumsnelheid van 30 km/u wordt ingesteld. In het voorlopig schetsontwerp is een bijpassend wegprofiel, conform de landelijke verkeerskundige CROW richtlijnen, opgenomen.

In het wegprofiel wordt meer ruimte gegeven aan de fietser door fietsstroken toe te passen en deze ten opzichte van de huidige situatie te verbreden. Gemotoriseerd verkeer is minder snel geneigd om fietsers in te halen, alleen op plekken waar dit veilig kan.

Naast de rijbaan is een functiestrook opgenomen waarin de huidige parkeerplaatsen worden teruggebracht en waarin bomen worden aangebracht. Vooral het verplaatsen van bomen richting de rijbaan heeft een visueel effect tot gevolg op het wegbeeld en rijgedrag.

Op bijzondere plekken op de Wilhelminalaan, zoals bij de brug, toegangen tot parkeerterreinen en het bruggetje ter hoogte van de speeltuin, worden visuele onderbrekingen (kleurverandering) in het asfalt aangebracht. Deze (visuele) maatregelen dragen doorgaans bij aan het rijgedrag van weggebruikers.

Verbreding kan snelheid verhogen
Reactiedocument Wilhelminalaan

Het in het voorlopig schetsontwerp opgenomen wegprofiel is gebaseerd op de landelijke CROW richtlijnen en sluit aan bij een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Het betreft de minimaal benodigde rijbaanbreedte, waardoor op het 'smalle gedeelte' (woningen aan beide zijden) de breedte wijzigt van 5,50 meter naar 5,80 meter. Dit is noodzakelijk voor de passeerbaarheid van twee vrachtwagens en het inpassen van bredere fietsstroken (van circa 1,20 naar minimaal 1,70 meter).

Verzoek snelheidsremmende maatregelen

Uitgangspunt is om in het voorlopig schetsontwerp geen fysieke maatregelen te treffen in verband met de (bijkomende) verwachte geluid- en trillingsoverlast.

De gemeente Hillegom gaat nader onderzoeken of het aanbrengen van fysieke snelheidsremmers mogelijk is zonder bijkomende nadelige effecten van geluid en/of trillingen.

Verzoek handhaving

Het plaatsen van flitspalen of een trajectcontrole is niet mogelijk door de gemeente Hillegom. Het Openbaar Ministerie is hiervoor verantwoordelijk en bepaalt de bijbehorende hoge plaatsingseisen.

De gemeente Hillegom gaat in overleg met de betrokken politieadviseur voor periodieke en/of structurele handhaving op de Wilhelminalaan na realisatie van het nieuwe wegprofiel en de bijbehorende maximumsnelheid van 30 km/u.



Huidig snelheidsregime: 50 km/u met adviessnelheid 30 km/u

3. Parkeren

Ontvangen reacties

Huidige situatie

In de huidige situatie is er volgens de respondenten al een (groot) tekort aan parkeerplekken in de Wilhelminalaan. Vooral op het 'smalle gedeelte' (woningen beide zijden) is volgens de respondenten de parkeerdruk (te) hoog, waardoor onvoldoende capaciteit aanwezig is en ook elders geparkeerd moet worden.

Minder parkeervakken in schetsontwerp

Volgens 20% van de respondenten wordt de hoeveelheid parkeerplaatsen vermindert in het voorlopig schetsontwerp. Hierover is veel onbegrip aangezien het parkeerprobleem dan wel de hoge parkeerdruk al jaren bekend zijn. Men ziet namelijk problemen ontstaan in de straat doordat nu meer voertuigen geparkeerd staan op de parkeerplaatsen dan er fysiek aanwezig zijn.

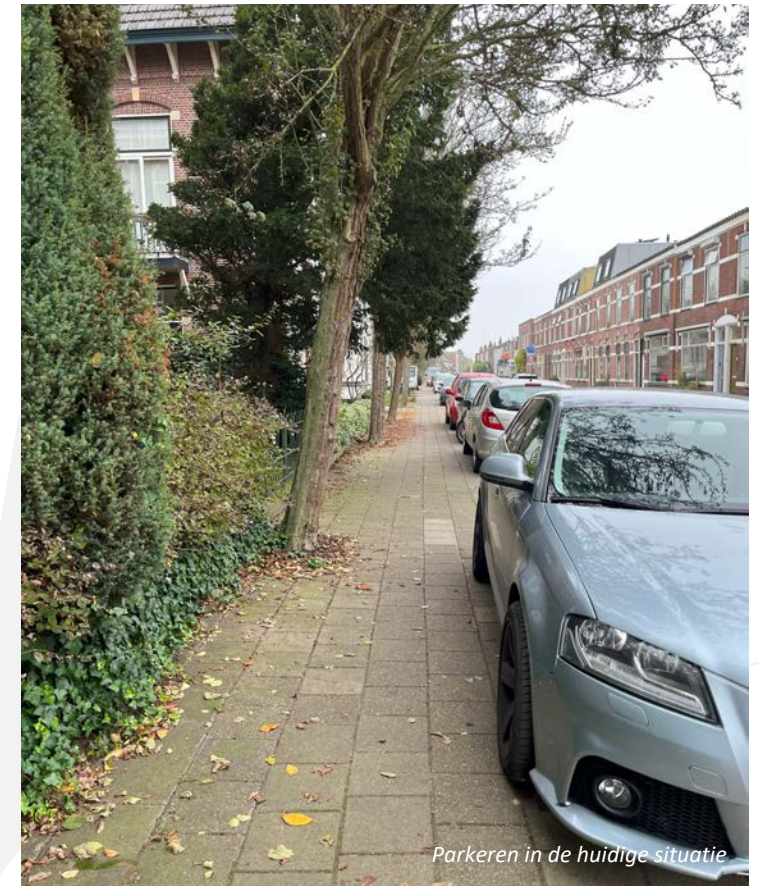
Het verplaatsen van de bomen (langs de erfgrans) naar de parkeerstrook zorgt er ook voor dat het in- en uitparkeren bemoeilijkt wordt en niet meer efficiënt geparkeerd kan worden.

Voorgestelde oplossingen

Enkele respondenten hebben op de inloopbijeenkomst aangekaart om de huidige speeltuin, aan de overzijde van het kanaal t.h.v. het bruggetje, in te richten als parkeerterrein. De speeltuin wordt immers, volgens de respondenten, niet als zodanig gebruikt en zorgt in de avonduren reeds voor overlast door hangjongeren.

Hiernaast wordt voorgesteld om de parkeerplaatsen die ingepast zijn aan de zuidzijde van de Wilhelminalaan te verplaatsen naar de noordzijde. Aan de noordzijde zijn vrijwel geen uitritten aanwezig en is mogelijk meer ruimte om parkeerplaatsen in te passen. Tevens worden hierdoor de zichtproblemen bij de huidige uitritten (door geparkeerde voertuigen langs de rijbaan) opgelost.

Verder wordt verzocht om het bestaande parkeerterrein, t.h.v. het bruggetje en speeltuin, te vergroten. Of om de 2 parkeerplaatsen die voor elektrisch laden zijn bestempeld weer voor iedereen beschikbaar te maken.



Parkeren in de huidige situatie

3. Parkeren

Reactie gemeente Hillegom

Verkeersonderzoek

De gemeente Hillegom voert in de komende maanden aanvullend onderzoek uit, zoals een parkeeronderzoek.

Toelichting uitgangspunten ontwerp

Het uitgangspunt voor het voorlopig schetsontwerp is om de parkeercapaciteit te behouden en waar mogelijk uit te breiden. Een uitbreiding ervan is door de beperkte openbare ruimte en aanwezige uitritten van woningen echter niet mogelijk. De huidige parkeercapaciteit blijft hierdoor volledig behouden.

De parkeerplaatsen in de huidige situatie worden wel wat vergroot, waardoor het in- en uitrijden in combinatie met de toekomstige bomen goed mogelijk blijft.

Geopperd is om geen bomen aan te brengen en deze vrijgekomen ruimte in te richten als parkeerplaats. De eventuele vrije ruimte is echter onvoldoende om een extra parkeerplaats toe te voegen.

De gemeente Hillegom gaat nader bekijken of de parkeerstrook aangeduid moet worden met vakken of niet. In geval van een parkeerstrook zonder vakindeling is het aan de bewoners zelf om de parkeerruimte praktisch in te delen. Mogelijk passen hierdoor

meer voertuigen in de strook, maar het kan door onjuist parkeren ook nadelig werken waardoor er juist minder capaciteit beschikbaar is.

Alternatieve oplossingen

De gemeente Hillegom gaat de volgende voorgestelde alternatieve oplossingen nader onderzoeken:

- ◀ *Huidige speeltuin omvormen tot parkeerterrein;*
- ◀ *De functiestrook met parkeerplaatsen en bomen verplaatsen van de zuidzijde naar de noordzijde van de Wilhelminalaan;*
- ◀ *Bestaand parkeerterrein (t.h.v. speeltuin/bruggetje) vergroten dan wel het verplaatsen/verwijderen van de e-laadplekken.*



Parkeerterrein naast huisnummer 86



4. Zicht vanuit de inritten

Ontvangen reacties

Zicht en in- en uitrijden

Het in- en uitrijden is moeilijk door de hoge verkeersintensiteit. Het plaatsen van nieuwe bomen in de functiestrook tussen de parkeerplaatsen en ter hoogte van inritten zorgt volgens de respondenten (6 keer) vaker voor onoverzichtelijke situaties bij het uitrijden van de inritten. In de huidige situatie, ter hoogte van de knik en bocht in de Wilhelminalaan, worden immers al zichtproblemen ervaren door de geparkeerde voertuigen op het aankomende verkeer.

Voorgestelde oplossingen

Voorgesteld wordt om geen bomen te plaatsen aan de zuidzijde bij de uitritten, mogelijk wel aan de noordzijde in combinatie met het opschuiven van de parkeerplaatsen.

De voorkeur van enkele aanwonenden gaat uit naar parkeren in plaats van bomen.

Dode boom

Ter hoogte van het kruispunt met de 2^e Loosterweg staat een 'dode' boom die wel is opgenomen in het schetsontwerp. De vraag is of deze boom kan worden vervangen.

Reactie gemeente Hillegom

Zicht en in- en uitrijden

Uitgangspunt is om naast het behouden van de parkeercapaciteit de Wilhelminalaan zoveel mogelijk te vergroenen. De bestaande bomen op de erfgrens hebben immers geen groeimogelijkheden meer en beperken de voetgangersruimte.

Er is bewust gekozen om nieuwe bomen aan te brengen in de functiestrook om de Wilhelminalaan te vergroenen, bij te dragen aan de hittestress, een visueel effect voor een smaller wegbeeld te creëren en meer ruimte te maken voor de voetganger.

De bomen zijn in het midden van de functiestrook geplaatst op voldoende afstand van de rijbaan. Het zicht op het aankomende verkeer wordt hierdoor niet belemmerd.

Het zichtprobleem door geparkeerde voertuigen bij inritten, t.h.v. de bocht in de weg, kan niet volledig worden opgelost. Er zit echter voldoende ruimte tussen de geparkeerde auto's, in- en uitritten en toekomstige bomen voor het zicht op aankomend verkeer.

Het in- en uitrijden van inritten blijft door de verkeersintensiteit op de Wilhelminalaan vergelijkbaar met de huidige situatie. De lagere maximumsnelheid zorgt wel voor een rustiger rijgedrag.



Voorgestelde oplossingen

De gemeente Hillegom gaat onderzoeken of de functiestrook met parkeren en bomen verplaatst kan worden van de zuidzijde naar de noordzijde. Uitgangspunt blijft een wegprofiel met bomen in de functiestrook.

Dode boom

De gemeente Hillegom maakt voor de Wilhelminalaan een 'groenplan' waarin alle bestaande en toekomstige bomen worden opgenomen en waar nodig worden vervangen.

5. Oversteeklocaties voetgangers

Ontvangen reacties

Oversteekvoorzieningen

Respondenten geven aan dat het onveilig voelt om gebruik te maken van de smalle trottoirs, mede door de hoog gereden snelheid en voertuigen dicht op het trottoir. En dat er geen oversteekvoorzieningen aanwezig zijn.

Verzocht wordt om zebrapaden aan te leggen, zoals ter hoogte van de speeltuin/bruggetje, de parkeerterreinen en op het kruispunt van de 2^e Loosterweg. Het bruggetje bij de speeltuin wordt ook als route van/naar de sportvelden gebruikt door zowel voetgangers als fietsers. Bijkomend voordeel is een lager gereden snelheid.

Voetpad

Verder wordt verzocht om een trottoir te creëren, aan de noordzijde van de Wilhelminalaan, tussen de rotonde van de Beeklaan met de 2e Loosterweg.

Reactie gemeente Hillegom

Oversteekvoorzieningen

Het schetsontwerp voorziet, op plekken waar dit mogelijk is, in bredere trottoirs. Het verplaatsen van de bomen is hiervoor een van de redenen geweest.

De landelijke CROW richtlijnen voorzien in mogelijkheden om op een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u goede en veilige oversteekvoorzieningen in te passen. Het is wenselijk om deze oversteeklocaties te combineren met attentie verhogende maatregelen zoals een verhoogde ligging op een plateau.

De gemeente Hillegom gaat de mogelijkheden voor een oversteekvoorziening, een zebrapad of een gefaseerde oversteekplaats, al dan niet in combinatie met een snelheidsremmende maatregel, nader onderzoeken.

Voetpad

Het inpassen van een trottoir tussen de rotonde van de Beeklaan met de 2e Loosterweg wordt nader bekeken.



Huidige loopruimte voor voetgangers

6. Verkeersveiligheid fietsers

Reactie bewoners

Vijf respondenten maken zich zorgen over de veiligheid van het fietsverkeer, zowel in de huidige situatie als in het voorlopig schetsontwerp. Naast het omzetten van de suggestiestrook naar een bredere fietsstrook worden geen aanvullende maatregelen voor het fietsverkeer genomen.

Eén reactie gaat over het de onveiligheid bij het afleidende fietspad vanaf de rotonde met Van den Endelaan en de Wilhelminalaan. Fietsverkeer wordt hier afgesneden door auto- en vrachtverkeer.

Reactie gemeente Hillegom

Het voorlopig schetsontwerp voorziet, conform CROW richtlijnen, in een gebiedsontsluitingsweg met 30 km/u en is voorzien van 1,70 meter brede fietsstroken. Hierdoor wordt visueel meer ruimte gegeven aan de fietser dan in de huidige situatie met smalle suggestiestroken. Autoverkeer is hierdoor minder snel geneigd om fietsers in te halen, alleen wanneer de ruimte er is en het veilig kan.

De aansluiting van het afleidende fietspad op de Wilhelminalaan vanaf de rotonde met de Van den Endelaan wordt in het definitieve schetsontwerp veiliger gemaakt door een boogstraal aan te passen. Hierdoor ontstaat meer fysieke 'rugdekking' voor de fietser. Gemotoriseerd verkeer kan zich hierdoor beter anticiperen op de rijdende fietser en fietser krijgt meer fysieke rugdekking waardoor het afsnijden voor gemotoriseerd verkeer vrijwel onmogelijk wordt.



Fietser op de Wilhelminalaan

7. Individuele meldingen

Melding

Er wordt verzocht om het park achter de Wilhelminalaan uitsluitend voor voetgangers te bestempelen en er geen fietspad van te maken.

Er wordt meermaals gevreesd dat er bomen direct voor de garagedeur of op de hoek van de oprit komen te staan. Verzoek om deze in het ontwerp te verwijderen of te verplaatsen.

Een bewoner, wonend t.h.v. het parkeerterrein/bruggetje, meldt dat het stucwerk al beschadigd is door de trillingen van het vrachtverkeer.

Er is door een bewoner gevraagd om 4 parkeerplaatsen te handhaven voor huisnummers 59-65.

Via een FIXI-melding wordt verzocht om het toepassen van een verkeersspiegel, tegenover Wilhelminalaan 47.

Reactie gemeente Hillegom

Buiten de scope van het schetsontwerp. Het pad is nu gedefinieerd als voetpad, maar wordt ook gebruikt door fietsers. De gemeente Hillegom beoordeeld de status van het pad en neemt passende maatregelen.

De exacte locaties van de bomen wordt uitgewerkt in het definitieve ontwerp en het door de gemeente Hillegom op te stellen groenplan. Uitgangspunt is om geen bomen voor garages en inritten te plaatsen of hinder te veroorzaken.

Melding als bewoner doorzetten/melden bij de gemeente Hillegom. Deze melding versterkt de noodzaak voor een zorgvuldige afweging van fysieke maatregelen die mogelijk overlast meebrengen van geluid en trillingen.

Verzoek wordt nader bekeken en binnen de uitgangspunten meegenomen in het definitieve ontwerp.

Het plaatsen van verkeersspiegels is geen gebruikelijk beleid binnen onze gemeente. Spiegels kunnen scheef hangen, beschadigd raken of beslaan, en geven daardoor een schijnveiligheid. Ook in het donker is niet altijd goed zicht op verkeer dat geen verlichting voert. De politie adviseert om deze reden ook om geen spiegels te plaatsen. In dergelijke situaties is het belangrijk dat weggebruikers extra voorzichtig zijn en pas oprijden als het veilig is.



De Wilhelminalaan vanaf de brug