

2022-09-29

Inspreektekst Cie M&B Provinciale Staten NH betreffende  
Verkeersveiligheid Zeeweg (N200)

## **Bijzondere aanpak verkeersveiligheid Zeeweg dringend gewenst**

Geachte leden van de Commissie M&B,

De Zeeweg in Bloemendaal is een **bijzondere weg**.

De provinciale adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK) noemt deze weg niet voor niets "de Rembrandt onder de Zeewegen".

Deze Zeeweg is ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer en loopt door Natura 2000 natuurgebied: het Nationaal Park Zuid Kennemerland.

De Zeeweg heeft daarmee een belangrijke recreatieve en landschappelijke functie met cultuurhistorische waarde.

Ook is het de toegangsweg naar Bloemendaal aan Zee en één van de twee toegangswegen naar Zandvoort. Verkeerstechnisch is de Zeeweg te categoriseren als een erftoegangsweg met afslagen naar verschillende bestemmingen die langs deze weg liggen.

Ondanks maatregelen in het verleden ter verbetering van de verkeersveiligheid gebeuren er nog steeds veel ongelukken op de Zeeweg, met auto's maar ook met fietsers en brommers.

Het is daarom noodzakelijk dat de provincie als beheerder van deze weg **bijzondere aandacht** schenkt aan deze weg.

In de brief van 15 juni 2022 over de verkeersveiligheid Zeeweg (N200) geeft GS aan hoe zij dit wil aanpakken.

In deze aanpak zien we slechts één concrete maatregel bij de inrit van camping de Lakens die waarschijnlijk in 2023 wordt uitgevoerd.

In het "juryrapport Ideeënprijsvraag Toekomst Zeeweg" dat op 11 november 2021 aan de Provincie NH en de gemeente Bloemendaal is aangeboden staan 29 suggesties voor verbetering van de Zeeweg.

We zien in de aanpak van GS nu nog weinig perspectief voor verbetering van de verkeersveiligheid.

Maatregelen die betrokkenen hebben voorgesteld worden niet haalbaar geacht of worden op de langere termijn bekeken.

Voor maatregelen met ingrijpende infrastructurele aanpassing is deze aanpak begrijpelijk. Echter een aantal maatregelen uit het juryrapport zijn te realiseren met aanpassing van regulering, bebording en belijning.

Wij doen op basis van suggesties uit het juryrapport een voorstel voor **een bijzondere aanpak voor verbetering van de verkeersveiligheid van de Zeeweg**

Een mogelijkheid, die op korte termijn gerealiseerd kan worden is het gebruik van de rechterrijstroken van de Zeeweg in beide richtingen voor het snelle fiets-, snor – en bromfietsverkeer.

Dit is mogelijk wanneer de Zeeweg in beide richtingen wordt teruggebracht tot een tweebaansweg met één rijstrook voor het autoverkeer. De maximumsnelheid kan op die rijstrook op 60 km/uur worden gesteld. Dit is de gangbare maximumsnelheid op zgn. erftoegangswegen.

Deze ene rijstrook die voor auto's bestemd wordt, kan dan verbreed worden. De twee rijstroken die er nu zijn, zijn volgens de CROW-criteria eigenlijk te smal.

De andere rijstrook kan dan gebruikt worden als rijloper voor het snelle fietsverkeer.

Het fietspad aan weerszijden langs de Zeeweg kan worden aangemerkt als een onverplicht fietspad aangeduid met een rechthoekig verkeersbord Fietspad (bord nr RVV G13).

Het fietspad kan dan gebruikt worden door de "gewone" fietsers zoals meerdere inzenders bij de prijsvraag hebben bepleit.

Gevolgen van deze **bijzondere aanpak** zijn:

- Het fietsverkeer met verschillende snelheden kan gescheiden worden in langzaam en snel fietsverkeer. Veel andere wegbeheerders doen dit ook al.
- De verkeersveiligheid op de fietspaden verbetert door minder tweewielers op de fietspaden en door het uitsluitend gebruik van de fietspaden door langzaam fietsverkeer.
- Meer aandacht en ruimte wordt geschonken aan het toenemend aantal tweewielers en de toenemende verscheidenheid van tweewielers met verhoogde snelheid.
- Het fietspad kan in twee richtingen in gebruik blijven
- Een maximumsnelheid voor autoverkeer van 60 km/uur is veiliger doordat het aanrijrisico lager wordt en het effect van aanrijdingen geringer is.
- De beschikbaarheid van één rijstrook leidt bij meerdere weggebruikers rijdend achter elkaar tot betere naleving van de maximumsnelheid. Er is geen inhaal mogelijkheid voor automobilisten die zich niet aan de maximumsnelheid willen houden. Dit bevordert het gewenste rijgedrag in sterke mate.

- De maximumsnelheid van 60 km/uur wordt éénduidig voor het hele traject Overveen-Bloemendaal aan Zee-Zandvoort: de aansluitende wegen – Brouwerskolkweg en Boulevard Barnaart hebben deze maximumsnelheid al. Alleen bij de ingang van de Kennemerduinen en aan de kop van de Zeeweg moet de maximumsnelheid 50 km/uur blijven.
- Een maximumsnelheid van 60 km /uur past bij de wegcategorie erftoegangswegen waartoe de Zeeweg behoort.
- Wanneer het autoverkeer op één rijstrook met een gelijke snelheid achter elkaar doorrijdt stroomt het verkeer goed door. Dit is rustiger, veiliger, en geeft minder lucht vervuiling en het is beter voor de leefomgeving.
- Verlaging van de maximumsnelheid en beperking van de acceleratie mogelijkheden leidt tot minder brandstof gebruik en tot minder uitstoot van stikstof en andere emissies.
- De reistijd over de Zeeweg wordt bij een snelheid van 60 km/uur ca. 20 seconden langer.
- Het OM en politie hebben met de afwaardering van 4-baansweg naar 2-baansweg geen argument om langer af te zien van handhaving van deze maximumsnelheid van 60 km/uur. Traject controle of flitspalen kunnen naleving door individuele rijders afdwingen.
- Veiligere fietspaden en een rustigere autoweg zijn passender bij deze bijzondere, recreatieve weg door het Nationaal Park.
- Deze maatregelen sluiten goed aan op de bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland van de gemeenten in de regio.

## **Concluderend**

Gelet op noodzaak en urgentie voor verbetering van gebruik en verkeersveiligheid van de Zeeweg vinden wij een voortvarendere aanpak dan genoemd in de brief van GS dd.15 juni 2022 gewenst.

### **Deze bijzondere Zeeweg heeft een bijzondere aanpak nodig.**

Eén rijstrook voor het snelle tweewielerverkeer en één bredere rijstrook voor het autoverkeer met een maximumsnelheid van 60 km/uur kunnen met beperkte middelen worden uitgevoerd.

De effectiviteit van deze maatregelen kan door externe deskundigen getoetst worden. Daarbij is een integrale beoordeling op de aspecten verkeersveiligheid, effect op leefomgeving en landschap en het sociaal-maatschappelijk gebruik van de openbare ruimte bij deze bijzondere situatie gewenst.

Zo'n onderzoek kan ook adviezen opleveren voor aanvullende maatregelen in een later stadium.

Namens de Stichting Vrienden van Middenduin,

Ed Prins, voorzitter SVvM