

Verkeren op de Zeeweg (N200)

*Voorstellen voor verbetering van
-verkeersveiligheid,
-leefomgeving en
-beleving van de Zeeweg*

Opdat het minder verkeerd afloopt!

 rienden van Middenduin

December 2022

Inleiding "Bijzondere aandacht voor een bijzondere weg"



Verbeelding Zeeweg door Simon de Heer (1929)

De Zeeweg is ruim 100 jaar geleden door de duinen aangelegd op initiatief van de gemeente Bloemendaal. Landschapsarchitect Leonard Springer heeft de weg ontworpen gebaseerd op het Amerikaanse idee van een zgn. toeristische parkway.

De weg loopt nu midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

De Commissaris van de Koning mr A. van Dijk schrijft in het boek "100 jaar Zeeweg" in het voorwoord:

"Het behoud van de schoonheid van het landschap en de kwaliteit van de leefomgeving waren 100 jaar geleden al een belangrijk punt in de plannen rond de aanleg van de Zeeweg.

Die **ambitie** staat bij de provincie Noord-Holland en de gemeente Bloemendaal nog altijd overeind".

Bij de realisatie van deze ambitie spelen civieltechnische en verkeerskundige aspecten, maar ook landschappelijke, milieu hygiënische en bestuurlijke aspecten.

Dit vraagt om een **interdisciplinaire scope** van allen die bij beheer en onderhoud van de Zeeweg betrokken zijn.

De provincie wil onderzoek laten doen naar het effect van een verlaging van de max. snelheid op de Zeeweg naar 60 km/uur.

Onder meer moet bekeken worden wat het effect op het omliggende wegennet is.

Het is goed dat een dergelijke maatregel integraal wordt bekeken.

Met name vanwege de bijzondere cultuurhistorische en landschappelijke waarden van de Zeeweg in het NPZK en de bijzondere functies van de Zeeweg

De provincie NH laat binnenkort een zgn. traject studie uitvoeren ter voorbereiding van het groot onderhoud in 2028.

De suggesties die zijn gedaan ter verbetering van de Zeeweg wil de provincie in deze trajectstudie betrekken.

Met deze notitie wil de Stichting Vrienden van Middenduyn suggesties aandragen voor verbetering van de verkeersveiligheid en de recreatieve beleving van de Zeeweg.

1. Een weg met een bijzonder karakter, betekenis en functie

De Zeeweg loopt over een lengte van bijna 4 km door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. De provinciale adviseur ruimtelijke kwaliteit (PARK) noemt deze weg "de Rembrandt onder de Zeewegen".

Aan weerszijden strekt zich het duinlandschap uit. Het landschap wordt westwaarts naar zee rijdend geleidelijk opener.

Aan het einde van de Zeeweg bij Bloemendaal aan zee opent zich de Noordzee. Voor vele mensen de toeristische bestemming.

Daarna gaat de Zeeweg over in de Boulevard Barnaart: een 2 km lange tweebaansweg langs de kust naar Zandvoort.



De aanleg van de Zeeweg had destijds al veel voeten in de aarde omdat het een grote ingreep was in het duinlandschap.

Landschapsarchitect Leonard Springer kreeg de opdracht om een toeristische weg te ontwerpen. Hij liet zich inspireren door het idee van een Amerikaanse Parkway.

Cultuurhistorisch is de Zeeweg een bijzondere weg omdat het de eerste weg in Nederland was met 4 rijstroken.

Verkeerstechisch was de Zeeweg zeer ruim gedimensioneerd. Door deze dimensionering werd beoogd de ruimtelijke beleving van het open duinlandschap te versterken.

Het slingerende karakter van de weg voegde een extra dimensie toe aan de ruimtelijke beleving.

De Zeeweg werd aangelegd door een duingebied dat privaat bezit was. Daardoor konden de Haarlemmers en Bloemendalers de duinen, die tot dan toe niet toegankelijk waren geweest, vanaf de Zeeweg beleven.

Deze landschapsbeleving is door de instelling van het Nationaal Park versterkt.

Naast de cultuurhistorische waarde heeft de Zeeweg ook een verkeerstechische functie als toegangsweg naar Bloemendaal aan Zee en naar Zandvoort.

Verkeerstechisch is de Zeeweg te kwalificeren als een gebiedsontsluitingsweg met langs de weg meerdere erftoegangen.

Een bijzonder aspect van het weggebruik is, dat de verkeersintensiteit grote verschillen laat zien.

Op stranddagen en bij evenementen in Zandvoort - gemiddeld ca. 30 dagen in het jaar - treedt er sterke filevorming in de hele regio op door de beperkte parkeerfaciliteiten in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee.

Voor het reguliere verkeer op de gewone dagen is de Zeeweg ruim gedimensioneerd. Dit is af te leiden uit gegevens van het Nationale Databestand Wegverkeergegevens (NDW)

Aan weerszijden van de Zeeweg liggen fiets- en wandelpaden.

De fietspaden zijn in beide rijrichtingen bestemd voor tweezijdig gebruik. Het versnelde fietsverkeer van bromfietzers en niet elektrische snorfietzers wordt

over het zuidelijke fietspad gestuurd.

Hiermee is beoogd een fast lane en een slow lane voor het fietsverkeer te creëren. Het fast lane fietsverkeer in de richting van Bloemendaal aan Zee moet als gevolg daarvan twee keer de Zeeweg oversteken.

2. Verkeersonveiligheid en verstoring leefomgeving van de Zeeweg



Op de Zeeweg gebeuren relatief veel ongelukken. Zowel eenzijdige als meervoudige ongelukken. Merendeels bij gemotoriseerd verkeer. Ook op het fietspad gebeuren regelmatig ongelukken.

Ongelukken veroorzaken veel menselijk leed. Er zijn grote maatschappelijke kosten voor herstel en voor hulpdiensten en politie. Wegverkeer en openbare ruimte worden verstoord.

Daarnaast veroorzaakt het rijgedrag een onveilig gevoel voor andere weggebruikers m.n. oudere fietsers voelen zich niet veilig.

Belangrijke oorzaken van ongelukken zijn:

- hoge snelheid van (motor)voertuigen
- alcohol- drugsgebruik
- afleiding door gebruik van mobiele telefoon
- tweezijdig langzaam en versneld fietsverkeer op de fietspaden

Het rijgedrag en de ongelukken zijn er ook oorzaak van dat de weg veelal niet meer beleefd kan worden als een mooie toeristische weg in het natuurlijke landschap.

Een bewustwording van wegbeheerders en weggebruikers van de beleving van de weg als onderdeel van de openbare ruimte in de leefomgeving kan hieraan bijdragen. Velen gedragen zich naar behoren in het verkeer. Het roekeloze gedrag van een kleine groep weggebruikers veroorzaakt onveiligheid, ongelukken en verstoring van de leefomgeving.

Het verkeerslawaaï en de luchtverontreiniging verstoren de omgevingskwaliteit.

Eenzijds door (te) hard rijden op wegdek waar geen geluidsarm asfalt is gebruikt, anderzijds door motorvoertuigen, die soms moedwillig extra geluid maken en door montage van speciale uitlaatattributen.

Luchtverontreiniging treedt op door emissies van motorvoertuigen.

Accelererend rijgedrag van sportieve rijders vergroot de uitstoot en geluidhinder.

De Zeeweg is aangelegd als een toeristisch recreatieve weg. Op sommige delen is het minder overzichtelijk. Ook zijn er meerdere in- en uitritten en oversteekplaatsen. Dit heeft een extra veiligheidsrisico bij grotere snelheden. Er staan veel waarschuwings- aan reguleringsborden.

De fietspaden zijn bij drukke dagen onveilig door het grote aantal brom- en snorfietsers met verschillende snelheden.

Ook worden ongelukken veroorzaakt door overstekend wild. Het aanrijrisico is groter naarmate er harder gereden wordt en/of de aandacht niet op de weg gericht is.

3. Mogelijkheden voor verbetering van de verkeersveiligheid en de leefomgeving van de Zeeweg

Het Architectuurcentrum Haarlem (ABC) heeft in 2021 een tentoonstelling over 100 jaar Zeeweg gehouden. Daarbij is een prijsvraag uitgeschreven ter verbetering van de Zeeweg in de toekomst.

Deze prijsvraag heeft 29 suggesties opgeleverd voor verkeersregeling en weginrichting.

Deze suggesties zijn gebundeld in het "juryrapport Ideeënprijsvraag Toekomst Zeeweg" dat op 11 november 2021 aan de Provincie NH en de gemeente Bloemendaal is aangeboden.

Een aantal suggesties ter beïnvloeding van het rijgedrag weggebruikers worden hieronder toegelicht.

De voorgestelde verkeersmaatregelen en weginrichtingsmaatregelen kunnen leiden tot:

- Minderen ongelukken
- Minder verstorend rijgedrag
- Minder luchtverontreiniging
- Behoud en verbetering van de landschappelijke kwaliteit

Sommige maatregelen kunnen op korte termijn als pilot met regulering, bebording en belijning worden uitgevoerd. Hiermee zijn quick-wins mogelijk en kan ervaring worden opgedaan hoe maatregelen bij groot onderhoud het beste uitgevoerd kunnen worden.

- Regulering snelheid motorvoertuigen

De maximumsnelheid voor motorvoertuigen is op het traject Overveen-Bloemendaal aan Zee over een traject van ca. 4 km gereguleerd door 3

snelheden:

- maximum snelheid 50 km/uur
- advies snelheid 60 km /uur
- maximumsnelheid 80 km/uur

Op het traject Bloemendaal aan Zee tot Zandvoort geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur. De wisselende snelheden zijn, ondanks dat ze aangeduid met een groot aantal verkeersborden verwarrend en worden slecht nageleefd.

De hoge snelheid waarmee gereden wordt, is de belangrijkste oorzaak van vele verkeersongelukken. Bovendien leiden de wisselende, hoge snelheden tot extra stikstofuitstoot en geluidhinder.

De huidige "look and feel" van de Zeeweg stimuleert bij veel weggebruikers het rijden met hoge snelheid en het inhalen van voertuigen, die de voorgeschreven maximumsnelheid wel naleven.

Afwikkeling van verkeer met één snelheid is veiliger, effectiever en minder vervuilend dan verkeer met wisselende snelheden. Daarom is vanuit vele kanten voorgesteld om over het hele traject van de Zeeweg één maximumsnelheid te hanteren.

Er zijn suggesties gedaan voor een maximum snelheid van 40, 50 en 60 km/uur. Bij dit type weg is de best passende maximumsnelheid 60 km/uur. Dit is veiliger, rustiger en veroorzaakt minder luchtverontreiniging zoals stikstof. De ernst van ongevallen wordt bij deze snelheid in aanzienlijke mate beperkt. Ook de mogelijke confrontaties met kwetsbare verkeerdeelnemers, pleiten voor een dergelijke snelheid.

De reistijd wordt bij deze snelheid van 60 km/uur ca. 20 seconden langer.

Velen onderschrijven het nut en de noodzaak van het aanpassen van de maximumsnelheid naar 60km/uur. Wel worden de kanttekeningen gemaakt bij het te verwachten naleefgedrag.

Traject controle is een effectief middel naleving van maximumsnelheden te handhaven. In Frankrijk wordt dit met apparatuur van beperkte omvang effectief toegepast. Dit zou bij het groot onderhoud geïnstalleerd kunnen worden. Vooruitlopend hierop zou gebruik gemaakt kunnen worden van de mobiele flitspalen (flexflitsers) die het OM heeft aangeschaft.

- **Aanpassingen weginrichting**

De "look and feel" van de Zeeweg past minder bij een maximumsnelheid van 60km/uur. Daarom is het raadzaam om de weginrichting daarop aan te passen. Infrastructurele aanpassingen hiervoor kunnen gerealiseerd worden bij het voorziene, groot onderhoud van de Zeeweg in 2028. Vooruitlopend hierop kunnen betrekkelijk eenvoudige wijzigingen met belijning en bebording als pilot aangebracht worden.

Voor de naleving van de maximumsnelheid zijn al suggesties ingebracht om het aantal rijstroken van de Zeeweg in beide rijrichtingen terug te brengen naar één

rijstrook. Het effect hiervan is dat er geen inhaal mogelijkheden meer zijn. De weggebruikers die zich aan de maximumsnelheid houden reguleren daarmee het gewenste rijgedrag.

Aansluitende wegen – Boulevard Barnaart, Brouwerskolkweg en Militairenweg – hebben ook slechts twee rijstroken. Een aanpassing van de rijstroken op de Zeeweg zal daarom geen wezenlijk verandering betekenen voor de verkeersdoorstroming.

Wijziging van het aantal rijstroken voor motorvoertuigen biedt ook mogelijkheden om voor het fietsverkeer aanpassingen te realiseren.

M.n. op stranddagen worden de fietspaden intensief gebruikt. Dit past goed in het mobiliteitsbeleid van de regio Zuid-Kennemerland. Hierin worden OV en fiets gestimuleerd als vervoersmodaliteit naast de auto.

Dit fietsverkeer zal in de toekomst naar verwachting nog intensiever worden door de ontwikkeling van vele elektrische tweewielers.

Uit het oogpunt van efficiënt ruimtegebruik en beperking van emissies is dit een positieve ontwikkeling.

Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is bij deze ontwikkeling extra aandacht nodig voor het toenemend aantal voertuigen, maar ook voor de toename van wisselende snelheden van tweewielers. Er wordt al gepleit om na te denken over een speciale tussencategorie van weggebruikers tussen fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer.

In deze denklijn past het om -bij het aanpassen van de rijstroken op de Zeeweg- de rechtersrijstroken van de Zeeweg in beide richtingen te bestemmen als fast lane voor het snelle fiets-, snor – en bromfietsverkeer. Met dubbele belijning kan deze fast-lane gescheiden worden van het gemotoriseerde verkeer. Omdat de maximumsnelheid is teruggebracht naar 60 km/uur is het snelheidsverschil tussen beide rijstroken beperkt.

De 3 halteplaatsen voor busverkeer verdienen hierbij extra aandacht. Deze zouden bij het groot onderhoud voorzien kunnen worden van een vluchtheuvel als scheiding tussen de beide rijstroken en in/uitstapfaciliteit. Deze voorzieningen passen bij de "look and feel" van een 60 km weg.

Met wegmarkeringen kan zo'n rijloper voor snelfietsverkeer gemarkeerd worden. Bij groot onderhoud kan het asfalt in rood worden uitgevoerd zodat de markering nog duidelijker wordt.

- Verkeerslichten

-Verkeersregelininstallaties (VRI) bij oversteekplaatsen.

Op de Zeeweg zijn 5 oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.

Alleen bij de oversteekplaats bij de ingang Koevlak van de Kennemerduinen staat een VRI.

Ook bij andere oversteekplaatsen zou een VRI overwogen kunnen

worden m.n. bij de kruising Zeeweg- Parnassiaweg. Deze kruising is onoverzichtelijk met ongelukken als gevolg. Om dit te verbeteren zou bij de het groot onderhoud overwogen kunnen worden een vraag gestuurde VRI te plaatsen of de kruising te reconstrueren met een rotonde.

Te overwegen is om bij uitritten en/of bij bushaltes een verkeersregellicht te plaatsen dat automatisch via een sensor voor korte tijd op rood gaat wanneer een voertuig op enige afstand van het licht een te hoge snelheid heeft.

De VRI bij de oversteekplaats bij het Koevlak is nu ingesteld met een wachtstand groen voor autoverkeer en wachtstand rood voor voetgangers en fietsers. Fietsers en voetgangers krijgen groen licht na aanmelding.



De instelling van deze VRI heeft tot gevolg dat motorvoertuigen vaak versnellen omdat ze dan door groen kunnen doorrijden. Fietsers en voetgangers negeren vaak het rode licht omdat ze (te) lang moeten wachten op groen licht terwijl er geen motorvoertuigen aankomen. Voor deze situatie zou een wachtstand knipperend oranje, die vraag gestuurd in werking komt, doelmatiger zijn.

- Verkeersmanagement



Vooraf op zomerse dagen en bij evenementen op het circuit in Zandvoort lange files richting het strand en de vele geparkeerde auto's tot ver in de omgeving. Parkeerfaciliteiten voor auto's zijn in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee beperkt.

In Bloemendaal aan Zee zijn er ca. 1750 parkeerplaatsen.

In Zandvoort zijn er ca. 10.000

parkeerplaatsen waarvan ca. 5000 beschikbaar voor toeristisch verkeer.

Deze parkeercapaciteit voor auto's in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee is een belangrijke reden om met verkeersmanagement te sturen op de bereikbaarheid van de kust. Daarmee kunnen files worden voorkomen en wordt een betere doorstroming van het verkeer mogelijk. Dit is goed voor de bereikbaarheid en voor de leefomgeving.

Deze verkeerssturing met verkeersmanagement past bij optimalisatie van de benutting van de bestaande infrastructuur.

Verkeersmanagement past ook goed bij de regionale bereikbaarheidsvisie van de gemeenten in Zuid-Kennemerland. Er is fors geïnvesteerd in verzwaring van de spoorverbinding Haarlem-Zandvoort.

Bij de organisatie van de F1 races is gebleken dat een grote vervoersstroom naar Zandvoort goed afgewikkeld kan worden met sturing door verkeersmanagement.

Verder zou overwogen kunnen worden om de vrije busbaan tussen Zandvoort en Bloemendaal aan Zee te benutten door een shuttlebus tussen Zandvoort Station en Bloemendaal aan Zee te laten rijden.

- **Risicovermindering overstekend wild**

Op de Zeeweg wordt ook veel wild aangereden m.n. herten en reeën. In opdracht van de provincie Noord-Holland heeft de Landbouwuniversiteit van Wageningen een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om dit aanrijrisico te verminderen. (Wageningen Environmental Research Rapport 3161, April 2022)

Dit onderzoek noemt de volgende 4 mogelijke maatregelen:

- Fauna rasters plaatsen
- Rijsnelheid op de Zeeweg verlagen naar 40 km/uur
- Leefgebied inrichten
- Beheer wildbestand afgestemd op de voedselbeschikbaarheid in het gebied

Reacties die tot nu toe zijn ingebracht noemen meestal slecht één van deze maatregelen. Gebleken is dat het niet effectief is om de risicoreductie te beperken met slechts één van deze maatregelen.

Het is raadzaam om de 4 maatregelen in onderlinge samenhang te nemen om substantiële risicoreductie te bewerkstelligen.

4. Beheer van de Zeeweg in de toekomst

De Provincie Noord-Holland heeft de ambitie om bijzondere kwaliteit van de leefomgeving van de Zeeweg te behouden.

Deze ambitie kan verzilverd worden door dit tot uitdrukking te brengen in een bijzondere beheerstatus, waarbij **naast de civieltechnische en verkeerskundige aspecten ook de landschappelijke en milieu hygiënische aspecten** worden betrokken.

Aandachtspunten zijn hierbij:

- Optimale benutting bestaande voorzieningen, mogelijkheden en infrastructuur.
- Anticiperen op toekomstige vervoersmodaliteiten in het bijzonder de toename in verscheidenheid en snelheden tweewielers.
- Bermbeheer met aandacht voor beleving van het specifieke duinlandschap en behoud van biodiversiteit met ecologisch bermbeheer.
- Beperking van emissies en geluidshinder onder meer met geluidsarm asfalt.
- Verwijdering van zwerfafval.