

A



B



C



Architectuurcentrum Haarlem

Suggesties voor Verbetering Verkeersveiligheid Zeeweg Bloemendaal *Inzendingen ideeënprijsvraag*

oktober/november 2021



Inhoudsopgave

1. Inleiding

2. Overzicht inzendingen

3. Selectie ideeën voor nader onderzoek (samenvatting)

4. Tenslotte

Bijlagen:

Bijlage 1 Geanonimiseerde inzendingen

Bijlage 2 Scoringstabel ideeën

Bijlage 3 Persbericht ABC

Bijlage 4 Spelregels ideeën prijsvraag

Bijlage 5 namen inzenders suggesties en ideeën

1. Inleiding

Het ABC Architectuurcentrum Haarlem (kortweg ABC) is het centrum voor architectuur en stedenbouw van Haarlem en de regio Kennemerland. Wij willen onze passie voor de bebouwde omgeving met u delen. Daarvoor organiseren we activiteiten en exposities voor jong en oud.

Activiteiten en Exposities

Je kunt bij ons terecht voor exposities, lezingen, symposia, discussies, workshops en ook kinderpartijtjes. Als een expositie er zich voor leent, organiseren we interessante excursies. Architectuur en stedenbouw gaat bij ons over alle kunstvormen die daarmee samenhangen; interieurarchitectuur, stedenbouw, ruimtelijke ordening, en tuin- en landschapsarchitectuur. Het centrum richt zich dus op alle facetten van de leefomgeving in Haarlem en de regio Zuid Kennemerland. Het ABC schuwt zich er ook niet voor om ruimtelijke vraagstukken te agenderen en over het voetlicht te brengen, die een nationaal of zelfs een internationaal karakter hebben. Denk aan klimaatadaptatie en energietransitie.

In het ABC was in 2020 de tentoonstelling 'Ecofield' te zien over de landschappelijke kwaliteit van de binnenduinrand in Kennemerland. Naar aanleiding van het verschijnen van het Boek '100 jaar Zeeweg' over deze Bloemendaalse weg, is er van 25 juni 2021 tot 12 september 2021 in het ABC - met bijdragen van de Provincie NH en de gemeente Bloemendaal - een tentoonstelling geweest met als titel "100 jaar Zeeweg, Parkway naar de Kust". Hierbij is veel interessante informatie getoond over historie en heden van de Zeeweg in Bloemendaal. De bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland en de kust is een speerpunt in het college akkoord van het college van GS van de provincie NH. Dit was voor het ABC een aanleiding om ook aandacht te schenken aan de toekomst van de Zeeweg. Dat aspect kwam aan de orde in een presentatie van studenten Academie van Bouwkunst Amsterdam over demografische, ruimtelijke en geografische ontwikkelingen van de kuststrook tussen IJmuiden en Den Haag.

De Zeeweg

De Zeeweg – een provinciale weg - loopt midden door Nationaal Park Zuid Kennemerland. Het is een bijzondere weg van ca. 4,5 km tussen Overveen en de Boulevard Barnaart in Zandvoort. De weg heeft twee rijbanen met twee rijstroken gescheiden door een brede groene middenberm. Aan weerszijden liggen fietspaden. De aansluitende wegen zijn tweebaans. Over ca 2,5 km is op de Zeeweg de adviessnelheid 60 km/uur voor het overige deel is de max snelheid deel 80 km/uur en deels 50 km/uur.

Er gebeuren op de Zeeweg relatief veel ongelukken. Gebruikers noemen de fietspaden onveilig en onrustig. Dit zijn overwegingen om het beheer, onderhoud en gebruik van de Zeeweg met een goede analyse toekomstbestendig te maken. Met het oog op de recentelijke ongelukken op die weg en op de toekomst van de Zeeweg, heeft het ABC in

nauwe samenwerking met Stichting Vrienden van Middenduin een ideeënprijsvraag uitgeschreven om ideeën en suggesties in te zenden die tot verbetering van de verkeersveiligheid en de recreatieve beleving zouden moeten gaan leiden.

De inzendingen zijn beoordeeld door professionals op het gebied van verkeerveiligheid, verkeerskunde en landschapsarchitectuur, te weten: Steven Slabbers, provinciaal adviseur Ruimtelijke Kwaliteit Provincie Noord-Holland en landschapsarchitect bij bureau BoschSlabbers; Eric de Kievit, strategisch adviseur/verkeersveiligheidsdeskundige Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Wim Salomons, verkeerskundig consultant Veilig Verkeer Nederland. Ed Prins, (St Vrienden van Middenduin) trad tijdens de jurering op als secretaris.

Hieronder het juryrapport vormt de weerslag van de ingezonden ideeën en suggesties. Het zijn geen doorwrochte analyses maar bevat veel nuttige (ervarings)informatie en aanzetten om uit te werken. Geadviseerd wordt deze suggesties nader te laten onderzoeken voor verbetering van de verkeersveiligheid en voor het behoud van de kwaliteit van de leefomgeving op de lange termijn. De selectie staat in paragraaf 3.

2. Respons met inzendingen voor verbetering verkeersveiligheid en beleving

Het ABC heeft 29 inzendingen ontvangen. Daarin staat veel informatie met ervaringen van weggebruikers. Daarbij staat ook wat er in de loop van 100 jaar veranderd is door gemeente of provincie.

In bijlage 1 staan alle de inzendingen geanonimiseerd. Hieronder staat een samenvatting van deze suggesties.

Suggesties voor verbetering Verkeersveiligheid motorvoertuigen

- Pas de max snelheid aan Snelheid: 80->60 of 50km/uur
- Lagere snelheid en één rijstrook verhoogt doorstroming en veiligheid: en beter voor het milieu: een inzending verwijst naar het zgn. LARGAS principe: Langzaam rijden gaat Sneller
- Verbeter de handhaving van de maximum snelheid bv met trajectcontrole
- Verander de weg indeling: in plaats van twee rijbanen met 4 rijstroken aan weerszijden één rijstrook voor gemotoriseerd verkeer en één rijstrook aan weerszijden voor OV en hulpdiensten en of snel fietsverkeer
- Verkeersdrempels of signaleringsribbels bij gevaarlijke punten: evt verkeerslichten m.n. voor voetgangers oversteek
- Hogere hekken en/of meer wildbeheer i.v.m. aanrijdingen herten
- Maak nieuwe weg met rijbanen aan weerszijden van het spoorrails Overveen-Zandvoort
- Het rijgedrag moet verbeteren(4x) voor auto's, motoren en op fietspaden

Verkeersveiligheid Fietspaden

- Toenemende drukte vereist maatregelen
- Maak speciale rijstrook voor snel fietsverkeer
- Verbreed fietspad zuidzijde voor Snel fietsverkeer
- Maak het z.s.m. één richting i.p.v. twee richtingen
- Maak het fietspad weer rustig om te fietsen
- Fietssnelheid max 20 km/uur voor gewone fietsers en snelle fietsers

Beleving omgeving

- Verkeersregeling bij evenementen en stranddagen zoals bij Formule 1 evenement
- Maak spitsstrook voor drukke dagen
- Dynamische aanduiding aan rand van Haarlem
- Attendering op NPZK met langs of boven de weg aanduiding entree Nationaal Park
- Verbeter rust en lucht
- Hou de Zeeweg mooi
- Behoud duisternis: geen wegverlichting
- Maak de bebording overzichtelijker en éénduiger

- Maak de Kop van de Zeeweg overzichtelijker
- Zet markering rijrichting op de weg

Stimuleer gebruik Openbaar Vervoer

- Maak P+R faciliteiten aan de rand van Haarlem
- Vignetten voor bewoners bij verkeersregeling bij evenementen en stranddagen.

3. Selectie ideeën met toekomst perspectief voor verbetering verkeersveiligheid en kwaliteit leefomgeving

Op 10 november 2021 heeft een onafhankelijke jury met professionals op het gebied van verkeersveiligheid, verkeerskunde en landschapsarchitectuur voor de inzendingen beoordeeld.

Jury leden waren

- dhr Eric de Kievit vanuit het Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- dhr Wim Salomons vanuit Veilig Verkeer Nederland
- dhr Steven Slabbers Provinciaal adviseur Ruimtelijke Kwaliteit

Juryrapport met selectie ideeën toekomst Zeeweg

De jury heeft met veel interesse de bijdragen met suggesties, meningen en beleving van de Zeeweg gelezen. De vele reacties illustreren de persoonlijke ervaringen en betrokkenheid van bewoners en verdienen een nadere analyse en onderzoek.

Ter verificatie heeft de jury op 10 november een locatiebezoek gebracht en de weg geschouwd. De weg is zowel met de auto als op de fiets geschouwd.

De inzendingen zijn op basis van de uitvraag gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Meerdere inzendingen zijn ook gericht op een verbetering van de beleving van de omgeving. De inzendingen zijn gekwalificeerd op deze effectcriteria. (Zie bijlage 2)

Bij de wegschouw herkende de jury veel van de opmerkingen en suggesties vanuit de inzendingen. Wel is de jury van oordeel dat de inzendingen nog onvoldoende zijn gestoeld op een analyse van oorzaken van ongevallen en/of afwijken van richtlijnen voor weginrichting. Daardoor blijven de inzendingen veelal in de sfeer van ideeën, gebaseerd op aannames.

Doordat de voorstellen nog maar weinig zijn uitgewerkt of onderbouwd blijft de doorwerking naar de ruimtelijke kwaliteit en de verkeersveiligheid ongewis.

Veel inzendingen zochten de oplossing in een combinatie van maatregelen. Sommige maatregelen, als het terugbrengen van de snelheid of het opnieuw instellen van eenrichtingsverkeer op de fietspaden, kwamen in veel inzendingen terug.

De jury is van oordeel dat in het gezamenlijk palet aan maatregelen dat door de inzenders is aangereikt kansrijke suggesties zijn gedaan. Suggesties die nader onderzoek en uitwerking verdienen.

De jury heeft daarop besloten om niet de beste inzendingen maar de meest bruikbare elementen uit de inzendingen te selecteren. Elementen waarvan de jury verwacht dat die op zich of in combinatie bij zullen dragen aan verbetering van verkeersveiligheid en

leefomgeving. Sommige maatregelen zijn structureel. Daarnaast zijn er maatregelen die specifiek op drukke dagen of bij evenementen nuttig kunnen zijn. Voor de specifieke uitwerking en nader onderzoek wordt geadviseerd om een adviesbureau in te schakelen.

De weg zoals destijds door Springer ontworpen is een juweel in het landschap: het is de “Rembrandt” onder de kustwegen. Anno 2021 is het gebruik van de weg anders dan in 1921 bij het ontwerp voor ogen stond. Ongetwijfeld zal het gebruik in 2121 weer anders zijn dan nu. De jury heeft zich afgevraagd of de auto de prioritaire wijze van vervoer naar de kust moet zijn. Vanuit het STOMP principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a Service, en tenslotte gebruik privé gebruik van auto) ziet de jury kansen op dit duurzamer in te vullen. Het is de uitdaging om de Zeeweg toekomstproof door te ontwikkelen, maar wel het beeldbepalend element in het landschap van het Nationaal Park te behouden.

De jury vindt het nadrukkelijk gewenst om uitgaande van het behoud van de omgevingskwaliteit en op basis van een toekomstvisie voor de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland nader onderzoek te doen naar verbetering van de weginrichting en het weggebruik. Het gaat daarbij nadrukkelijk ook om maatregelen die het weggedrag beïnvloeden. Door verschillende inzenders werd aangegeven dat de Zeeweg helemaal niet onveilig is, maar ongelukken gebeuren door risicovol gedrag.

De Zeeweg loopt midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (NPZK) en is als zodanig een landschappelijk element in het Nationaal Park. Daarom is het noodzakelijk om de visie voor de toekomst te baseren op meerdere disciplines en niet uitsluitend vanuit rationeel wegbeheer maar integraal van uit disciplines van landschap, leefbaarheid, mobiliteit en verkeersveiligheid. Maar al te vaak vormt een hoofdweg een fysieke barrière tussen landschappelijke elementen en functies aan weerszijde van de weg. De uitdaging is om vanuit verschillende disciplines de openbare ruimte te verbinden.

De jury komt tot de aanbeveling om de volgende suggesties op bruikbaarheid voor de korte termijn en lange termijn te (laten) onderzoeken:

-maak de fietspaden één rijrichting:

Toelichting: de tweezijdige rijrichting op beide fietspaden leidt aan beide zijden tot potentiële frontale conflicten. Het toeristische verkeer rijdt veelal naast elkaar: in combinatie met inhalend snel fietsverkeer en brom- snorfietsen (één zijde) is het aanrijrisico extra groot. De recreatieve beleving voor de fietser wordt verstoord en sommige inzenders vinden de situatie angstig. Aandachtspunt is wel wat de gevolgen zijn voor aantal oversteekbewegingen.

Scheiding van langzaam en snel fietsverkeer verdient nader onderzoek.

In het algemeen constateert de jury dat de kantmarkering van de fietspaden nog wel kan worden verbeterd. ‘Slimme’ verlichting in het wegdek is daarbij het onderzoeken waard.

-beperk de rijbaan in beide richtingen tot één rijstrook voor motorvoertuigen met één max. snelheid (50, 60 of 70 km/uur) over het gehele traject van Overveen tot Zandvoort, zo nodig ondersteund met snelheidscontrole

Toelichting: op dit traject van 4,5 km wisselt de max. snelheid c.q. adviessnelheid meerdere keren. Dit is onduidelijk en leidt tot matige naleving.

De weginrichting met twee rijstroken en de middenberm versterken het rijgedrag met (te) grote snelheid. De geloofwaardigheid van de maximum snelheid kan verbeterd worden. Aanbevolen wordt om inrichtingsmaatregelen te nemen die een beter naleefgedrag bevorderen bv met natuurlijke elementen (groen). Het voorstel “largas (langzaam rijden gaat sneller)” doet in dit verband bruikbare suggesties. Dit voorstel laat zien dat een aanpassing van het snelheidsregime geen slechtere bereikbaarheid tot gevolg heeft.

-gebruik de vrijkomende rijstrook voor licht elektrisch fietsverkeer (LEV's) en/of OV/hulp diensten

Toelichting: Benut de linkerrijstrook op beide wegrichtingen voor het gemotoriseerde verkeer. Markering van de andere rijstrook als rijloper versterkt het visuele beeld dat er één rijstrook beschikbaar is. Dit zorgt voor een natuurlijke sturing van het verkeer op deze rijbaan, die ook dynamisch ingezet kan worden op drukke dagen bij evenementen of stranddagen voor OV en hulpdiensten.

Indien menging van verkeerssoorten aan de orde is dan MOET de snelheid op de hoofdrijbaan omlaag.

-creëer en benut OV-faciliteiten

Toelichting: In het kader van de bereikbaarheid van Zuid-Kennemerland is en wordt er veel geïnvesteerd in het OV (m.n. in de spoorverbinding Haarlem-Zandvoort). Benutting van OV draagt bij aan de doelstellingen voor verbetering van leefomgeving (NOx en CO2 reductie) en sturing op de mobiliteit. Faciliteiten met natransport bij station Zandvoort zouden in de toekomst meer mogelijkheden kunnen bieden voor recreatief gebruik van de boulevard Barnaart.

-creëer Hub's in de regio voor overstap van autoverkeer naar nieuwe generatie tweewielers

Toelichting: de parkeerfaciliteiten in Zandvoort en Bloemendaal aan Zee begrenzen de maximum verkeersstroom voor auto's. Ook de infrastructuur binnen de gemeenten Haarlem en Heemstede bieden niet veel ruimte voor een grotere verkeerdorstrooming op drukke dagen. Mogelijkheden voor P+R voorzieningen in combinatie met elektrische tweewielers voor natransport aan de rand van de regio kunnen soelaas bieden. Gedacht kan worden om het bezoekerscentrum NPZK om te bouwen tot hub. Flankerend parkeerbeheer met natuurlijke elementen zoals opgeworpen duinbermen en natuurlijke vegetatie, die langsparkeren onmogelijk maken, ondersteunen het gebruik van de hub.

-verbeter de herkenbaarheid van de omgeving van het Nationaal Park

Toelichting: De Zeeweg loopt midden door het NPZK. De weggebruiker zou bij de entree van het Nationaal Park erop geattendeerd moeten worden dat daar de waardevolle landschappelijke omgeving begint. Bij andere Nationale Parken en ook in het buitenland staan veelal wel van deze attenderingsborden. Dit kan bijdragen aan de bewustwording van de bijzondere openbare ruimte en een ander rijgedrag.

-benut ervaringen van verkeersmanagement bij de F1

Toelichting: meerdere inzendingen zijn positief over hoe de verkeersstroom bij de Formule 1 op circuit van Zandvoort gestuurd is. Een verkeersinfarct vanwege de toestroom van

bezoekers is met een set van maatregelen voorkomen. Geadviseerd wordt om bij de evaluatie na te gaan wat de effectieve mix van maatregelen voor grote bezoekersstromen kan zijn. Dit kan zeker leiden tot een kwalificatie van structurele en specifieke maatregelen voor dynamisch verkeersmanagement.

4. Tenslotte

Het juryrapport is op 18 november 2021 met een zoom-bijeenkomst vanuit het ABC gepresenteerd. De jury heeft toen haar bevindingen en argumentatie toegelicht. Het rapport is vervolgens door Gabriël Verheggen, directeur ABC, aan het eind van de 'bijeenkomst' aangeboden aan wethouder Henk Wijkhuisen van de gemeente Bloemendaal. En, namens Jeroen Olthof, gedeputeerde Provincie Noord-Holland nam Kees Langeveld, beleidsadviseur sector Mobiliteit, het rapport in ontvangst.

Toen is ook de uitdrukkelijke wens uitgesproken dat de provincie NH in samenwerking met de Gemeente Bloemendaal als wegbeheerder en/of participant in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland het voortouw nemen om in overleg met de regio Zuid-Kennemerland kansrijke suggesties als genoemd in paragraaf 3 verder te laten onderzoeken en uitwerken.

Bijlagen:

Bijlage 1 Geanonimiseerde Inzendingen

01 Gescheiden rijbaan voor snel fietsverkeer

Als kleinzoon van de bouwer van de Zeeweg , doe ik graag de volgende suggestie.

De Zeeweg is gebouwd als een pilot hoe wegen er in de toekomst uit zouden kunnen gaan zien.

Kortgezegd een aparte rijbaan voor de toen drie bestaande vervoer middelen: koetsen en auto, rijwielen en voetgangers.

Met name de pilot met asfalt (macadam) heeft wereld wijd navolging gekregen en is de wereldwijde standaard geworden voor verharding van wegen en landingsbanen.

Mijn suggestie gebruik deze kans om wederom een pilot te proberen en een standaard te zetten.

De afgelopen jaren is er een 4e vervoer middel bij gekomen de elektrische (snel) fiets.

Richt een vierde exclusieve baan in voor deze nieuwe groep van elektrische snel fietsen door een midden geleider aan te leggen op de rechter rijbaan (de linker rijbaan houdt zijn huidige breedte) , deze nieuwe baan wordt dan iets smaller maar wat overblijft is breder dan het huidige rijwielpad en wordt voor de vierde verkeersstroom elektrische snel fietsen en scooters /brommers.

Deze aparte vierde rijbaan voor elektrische snel fietsen zal wereldwijd navolging krijgen.

Tot slot grijp deze kans om na 100 jaar wederom een voorbeeld te stellen met de inrichting van de Zeeweg.

02 Maximum Snelheid 60 km en trajectcontrole

Houd het simpel. Max 60 km/u met flitspalen en traject controle. Dat geeft weinig verstoring qua uitstraling en de kosten daarvan zullen gedekt worden door de opbrengsten van de bekeuringen.

03. Maximumsnelheid 60 km en spitsstrook

Hierbij 2 ideeën voor een veiligere Zeeweg:

1. Maximumsnelheid terug naar 60km per uur.
2. Maak een spitsstrook van één van de twee rijstroken, en doe die alleen bij grote drukte (bijvoorbeeld warm zomerweer) open.

04. Maximum snelheid 60 km

Het is heel simpel

De zeeweg is veilig het zijn de mensen die het niet veilig maken.

Overall 60 km maken klaar.

05. Fietspaden éénrichting verkeer

Geachte dames en heren, Heemstede, 15 oktober 2021.

Omdat de rijwielpaden langs de autoweg / Zeeweg niet alleen door fietsers gebruikt worden is het veel veiliger en dus noodzaak

om met ONMIDDELLIJKE ingang / meteen dus !!

deze rijwielpaden naar en van het Bloemendaalse strand
EENRICHTINGSVERKEER te maken.

Dit voorkomt veel gevaarlijke situaties.

06. Fietspaden gestuurd verlicht; snel fietsverkeer ook aan noordzijde Zeeweg

Hier zijn mijn ideeën:

- voor het fietspad verlichting aanbrengen die reageert op de aanwezigheid van de fietser. Deze verlichting gaat dan weer uit als de fietser is gepasseerd. De verlichting is uiteraard van het moderne LED-type en zou ipv boven het wegdek in een lantarenpaal ook in het wegdek kunnen zitten.

- Nu moeten scooters nog gebruik maken van het fietspad aan de andere zijde, ik zou het simpel en overzichtelijk houden namelijk zowel voor fietsers als scooters richting Zandvoort fietspad ter rechterzijde en richting Overveen ter linkerzijde van de hoofdbaan.

07. Veilige Zeeweg: P+R aan rand regio en vignetten voor bewoners

Graag wil ik, wonende aan de Militairenweg, reageren omtrent "nieuwe inrichting" Zeeweg! Zal u de enorme overlast van al het verkeer, vooral motoren, besparen maar in gedachten brengen hoe het wél kan!

Tijdens de " grote race" op Zandvoort j.l.!

Grote parkeerplaatsen rondom Haarlem aan de inkomende wegen, zoals: Haarlem noord, Spaarnwoude/ Halfweg/Noord Zeekanaal, Cruquius, omgeving Hoofddorp, omgeving Nieuw Vennep en met openbaar vervoer of per fiets (meegebracht of huur) verder naar eind bestemming.

Vignetten voor bewoners!

Dit is niet nieuw, in Zermatt (zwitserland) en veel plaatsen en steden in Engeland, heel gewoon!

Net als tijdens het circuit, niet oeverloos over discussiëren maar gewoon doen!

Heel Haarlem+ omgeving zullen genieten van rust en schone lucht! En de bewoners van het " Nationale Park" zullen u dankbaar zijn (hier bedoel ik flora en fauna)

En de Zeeweg.....kan blijven zoals hij nú is!

Altijd bereid e.e.a. toe te lichten of door te spreken.

08. Eén rijstrook voor auto's en één voor OV en hulpdiensten;snelle fietsers op één fietespad

In het kader van meer ov en minder auto's:

Aan elke kant 1 rijbaan alleen voor ov en dan meteen voor de hulpdiensten.

Het dwingt de auto's bij veel verkeer langzamer te rijden. Wel met verhoogde band tussen auto@ov-baan. Anders nodigt het uit om toch van de andere baan gebruik te maken bij weinig verkeer. En dat is meestal het geval. Het is weinig echt druk op de Zeeweg.

Waar auto's staat geldt het ook voor motors.

Bus zou ook tramverbinding kunnen zijn. Elektrisch. Doortrekken naar station Zandvoort zou een pré zijn. Tram is minder vervuילend voor het gebied dan bus.

Fietspaden: gemotoriseerd verkeer, zoals brommers scooters en snelle e-fietsen aan 1 kant naar en van Zandvoort laten rijden. Het andere fietspad is dan alleen voor fietsers.

Daar worden de fietspaden veiliger door. Al zijn er nog altijd de racefietsers en de elektrische (bak)fietsen die erg hard gaan. Dus het blijft opletten.

09. Max snelheid 60 of 70 km: fietspad één richting: overzichtelijker maken bij Bloemendaal aan Zee

Al 73 jaar woonachtig in de omgeving van de Zeeweg. Denk dat ik duizenden keren over de Zeeweg heb gereden, zowel met auto als met de fiets, bij goed weer fiets ik mijn rondje 3x per week.

Ik las over de ideeën om de Zeeweg veiliger te maken en houd mijn hart vast voor lelijkheid. Naar mijn mening is de Zeeweg helemaal niet onveilig, het meeste gevaar ligt bij de hardrijders en de drank-/drugrijders. En een groot gevaar zijn ook de tweerichtings fietspaden, alsook de kop van de Zeeweg waar afslaan voor auto's en oversteken fietsers regelmatig gevaarlijke situaties opleveren.

Mijn idee is om het simpel te houden en de snelheid te verminderen naar hooguit 60 of 70 km. De fietspaden (ook voor scooters) eenrichting te maken, geen tegemoetkomende fietsers/scooters meer die halsstarrig naast elkaar blijven rijden (dus geen sturen tegen elkaar), een fijn breed fietspad richting Zandvoort alsook aan de andere kant richting Overveen.

De kop van de Zeeweg is een apart en ingewikkeld verhaal, teveel afslagen/inritten/, fietspaden, te chaotisch, dat is ontwerpwerk voor een hele goede verkeersdeskundige.

De auto's die vanaf de parkeerplaatsen op de kop van de Zeeweg richting Overveen moeten, raken soms het spoor bijster, dat zou beter met pijlen aangegeven moeten worden.

Drie weken geleden heb ik een (oude) mevrouw weten te stoppen die over het fietspad richting de weg dreigde te gaan spookrijden naar Overveen!

Ik hoop dat mijn verhaal als verkeersdeelnemer een kleine bijdrage kan leveren om de Zeeweg veiliger te maken en hoop dat de schoonheid van deze weg altijd behouden zal blijven.

10. Max snelheid 60 km: traject controle:drempels: fietspaden veiliger één richting of snelfietsers op een rijbaan: verkeersmanagement

Bij deze enkele suggesties ter verbetering van de veiligheid van de Zeeweg.

1. Handhaaf de huidige 2x2 rijstroken voor het autoverkeer. Daarmee wordt recht gedaan aan het oorspronkelijke idee van de Parkway door het landschap.
2. Stel voor de hele weg een maximum van 60 km/u in.
3. Haal overtollige bebording weg ten behoeve van overzichtelijkheid en landschappelijk karakter.
4. Eventueel verkeersdrempels (wel zodanig dat de 60 km/u niet in het gedrang komt) bij de in- en uitritten die op de Zeeweg uitkomen.
5. Eventueel trajectcontrole als die landschappelijk in te passen is.
6. Geen middenverlichting of andere wegverlichting aanbrengen om het landschappelijk karakter (duisternis) in stand te houden, wellicht met uitzondering bij drukkere in- en uitritten.
7. Fietspaden: onderzoek zou moeten aantonen wat de veiligheid beter bevordert: éénrichtingsverkeer voor alle typen fietsers en scooters (dus aan de noordzijde naar Bloemendaal aan Zee en de zuidzijde naar Overveen) of tweerichtingsverkeer met een scheiding van (normale) fietsers op één fietspad (noordzijde) en snellere tweewielers op een het andere pad (zuidzijde)
8. Bij de laatste optie moet wel goed duidelijk gemaakt worden welk pad voor welke weggebruiker bestemd is – dat is momenteel niet helder (al voldoet het waarschijnlijk wel aan het RVV).
9. Bij de eerste optie (alle tweewielers op hetzelfde pad) zou gedacht kunnen worden aan een snelheidsbeperking van 30 km/u – wellicht op bepaalde drukke tijdvakken/dagen. Of dit wettelijk haalbaar is en te handhaven valt is echter de vraag.
10. Benadrukken dat de weg door het Nationaal Park gaat (“bruine borden”) is sympathiek, al levert het wel weer extra bebording op.
11. Dynamische aanduiding via elektronische borden in Haarlem (of aan de rand) van beschikbare parkeerplaatsen of van de te verwachten reistijd is een interessante optie, maar slechts alleen dan indien deze werkelijk correct functioneert.

11. Maak fietspaden éénrichting

Ik hoor c.q. lees van alles over het veiliger maken van de autoweg. Naar mijn idee is deze weg veilig genoeg, maar het ligt aan de veelal jonge bestuurders dat er ongelukken gebeuren.

Waar ik weinig over hoor c.q. lees is het fietspad. De fietspaden zijn, in mijn beleving, door de vele verschillende gebruikers (fietsers, racefietsers, e-bikes, speed pedalic, {e-bike} bakfietsen, scooters) levensgevaarlijk. Zeker nu beide fietspaden 2richtingen verkeer zijn. Dit levert levensgevaarlijke situaties op.

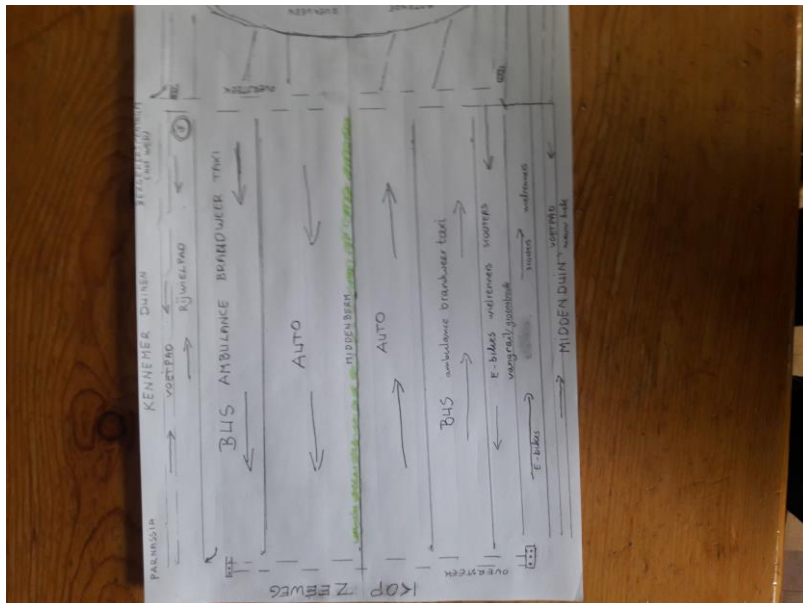
Mijn dringende advies: maak beide fietspaden (zoals dat ik het verleden ook altijd was) weer gewoon eenrichtingverkeer dat komt de veiligheid ten goede.

12. Gevaar signalering met ruw asfalt

Wellicht is het een idee om het asfalt bij bepaalde onoverzichtelijke delen van de weg zodanig te verruwen dat het rijgeluid in de auto verandert en de bestuurder middels een Bord op de gewenste snelheid wordt gewezen.

13. Negen voorstellen voor een mooiere en veiligere Zeeweg

1. Plaats direct na de rotonde in Overveen ter hoogte watertoren een grote toegangspoort met opschrift NATIONAAL PARK
2. Haal alle snelheidverkeersborden weg en plaats één groot bord met maximum snelheid 60km + Trajectcontrole!
3. Maak ter hoogte bezoekerscentrum een rotonde + stoplichten oversteek
4. Maak ook een stoplichten oversteek aan de kop van de Zeeweg hoogte afslag Parnassia.
5. Breng in beide richtingen de bestaande tweebaansweg terug tot éénbaansweg en bestem de twee dan vrijkomende rijbanen voor vrije busbanen+ taxi, brandweer ambulance.
5. Maak van het bestaande fietspad aan noordzijde (de kant van ingang bezoekerscentrum Kennemerduinen) een rijwielpad in beide richtingen voor gewone fietsen en laat E-(bak)bikes, scooters, wielrenners etc, op rotonde bezoekerscentrum oversteken naar zuidzijde (kant Middenduin)
6. Gebruik bestaand fietspad zuidzijde (kant Middenduin) voor éénrichtingrijbaan voor E-(bak)bike, scooters, wielrenners etc. richting Bloemendaalse strand.
7. Maak een extra éénrichtingrijbaan voor E-(bak)bikes, scooters, wielrenners etc. richting Overveen. De twee rijbanen kunnen worden gescheiden met middenberm of vangrail
8. Gebruik de ruimte van het oude voetpad voor het maken van deze extra rijbaan
Optimale natuurbeleving!
9. Maak een nieuw schelpenvoetpad achter het bestaande hek van Middenduin. Dat is te realiseren indien Staatsbosbeheer direct achter het bestaande hek van Middenduin over de gehele route circa 2 meter naar achteren een nieuw hek laat plaatsen. Dit extra hek geeft tevens extra veiligheid voor mens en dier en beter toezicht op Middenduin bij evenementen. Het geeft voetgangers een optimale natuurbeleving.
Zie tekening.



14. Verbeter Rijgedrag

Ik heb geen oplossing of een idee maar wel een paar opmerkingen. Ik woon in Zandvoort en er is niets mis met de Zeeweg, niet met de snelheid van 80 km, ooit is er een scherpe bocht naar een lange veilige bocht gemaakt en het feit dat er geen Lantaarns staan is goed voor de natuur.

De mensen die op de Zeeweg rijden maken er een gevaarlijke weg van, het ligt aan hun rijstijl en niet aan de weg!!!

15. Max snelheid 50/60 km; extra verkeerslichten:fietspaden één richting: beter OV met trein en bus:snelfietsverkeer op rijbaan: verkeersmanagement vgl F1 regeling

Mijn suggesties voor verbeteringen mbt Zeeweg zijn:

- Verlagen Max snelheid naar 50/60 km per uur
- Stoplichten bij oversteekplaatsen zoals de in-/uitgangen van erebegraafplaats, campings, Parnassia, ...
- Fietspaden 1 richting . Een kant naar en een kant van strand Bloemendaal
- Electrische fietsen, brommers, scooters op rijbaan (in het algemeen en niet alleen Zeeweg)
- Verbeter OV bus en trein
- Ik was zeer onder de indruk van het effect van afsluiten zeeweg tijdens GP F1. Wellicht ook een suggestie

16.Beide fietspaden éénrichting verkeer

Graag reageer ik op het onderwerp Zeeweg.

Ik vond/vindt het zo heerlijk om met mijn vrouw naast elkaar naar het strand te fietsen, Helaas is dat door het tweerichting verkeer praktisch onmogelijk.

Met achter je een bellende E-biker en tegen over je een bromfietser.

Kortom het zou al een stuk veiliger en prettiger zijn als het tweerichting verkeer aan beide zijden te niet gedaan wordt.

17. Spoor als centrale verbinding: Zandvoortterweg en Zeeweg afwaarderen: aan weerszijden spoor verkeersweg aanleggen

Bijgevoegd mijn Vlinderconcept als gedachten-basis.

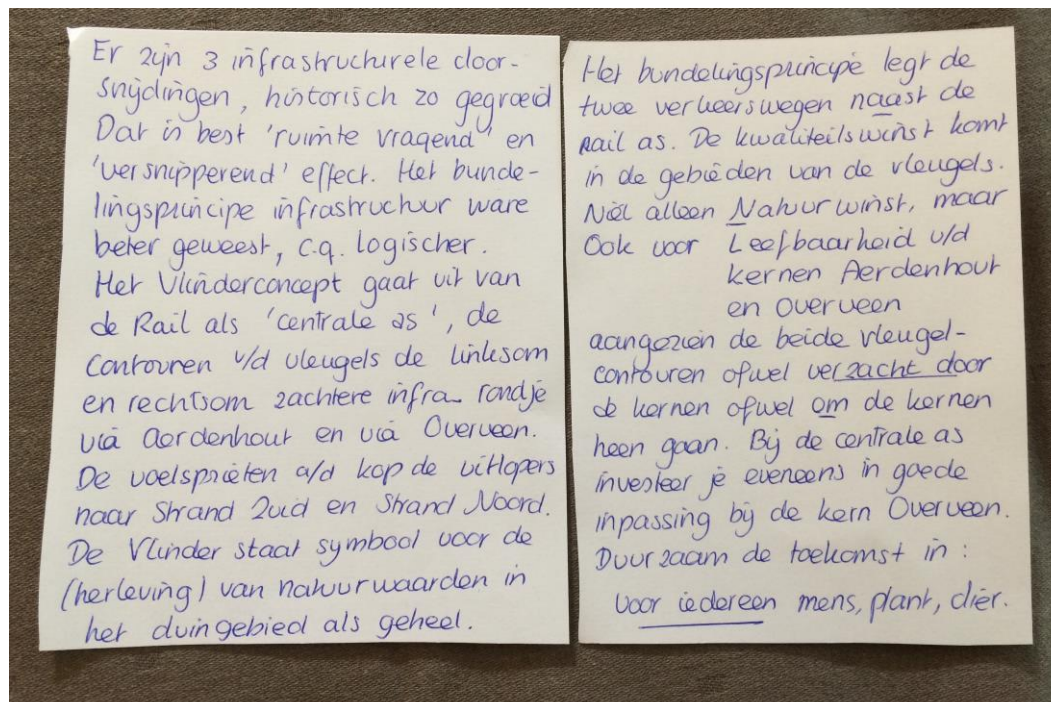
De historisch gegroeide situatie versus het concept.

Je ziet dat er 3 ecoducten nodig zijn door de historisch gegroeide situatie en je ziet nu dat er vaak tegenstellingen zijn door natuur versus ondernemers, bewoners versus verkeer etc. Dat lost het geheel niet op. Ieder blijft in de eigen cocon van het voorstadium vd vlinder.

De historisch gegroeide situatie steeds als basis te blijven nemen neemt de regionale problematiek niet weg. Het gaat om op hoger schaalniveau de integrale afweging te maken: de optel-aftreksom maken in de domeinen Natuur- Verkeer- Bewoners- Ondernemers om te komen in het optimum van geven en nemen.

Het vlinderconcept, duurzaam voor mens, plant en dier.

Mocht ik een geschenkbond ontvangen dan schenk ik die door aan "mijn Cinta" die de kleurrijke vlinderkaart heeft gemaakt..



18. Maak fietspaden éénrichting verkeer

Naar aanleiding van het artikel in het Haarlems Dagblad van 1 oktober wil ik mijn voorstel voor een veilige Zeeweg duidelijk maken.

Het is een prachtige weg om te rijden en te fietsen. Ik fiets daar heel graag. Echter, ik merk zo vaak dat het op het fietspad richting strand op een mooie zonnige dag, maar net goed gaat. Dit komt omdat er fietsers, scooters en wielrenners in twee richtingen rijden.

Laat ze a.u.b. op de fietspaden in één richting rijden.!!

19. Aan weerszijden één rijbaan gemotoriseerd: de andere rijbaan voor verbeteren fietspaden en voetpaden

De Zeeweg is gewoon te mooi, ik kom net terug uit Zandvoort en betrapte me erop dat ik tijdens het autorijden heel veel om me heen het duin in zat te kijken.

Komt omdat dit voor mij nostalgisch gebied is wat ik veel doorkruiste in mijn jeugd tussen 1950 en 1975

Ik kan maar 1 oplossing bedenken en dat is de rijbaan voor het gemotoriseerde verkeer versmallen tot 2 maal 1 baan met groen ertussen.

De vrijkomende ruimte benutten voor verbetering van de fiets en wandelpaden.

Uiteindelijk is de boulevard tussen de kop van Bloemendaal aan Zee en Zandvoort ook slechts 2 maal 1 rijstrook en de toeleidende wegen van Haarlem en verder via Overveen alsmede de weg van Aerdenhout naar Zandvoort eveneens.

20. Maak beide fietspaden éénrichting verkeer

Ik zou de fietspaden ieder eenrichtingsverkeer maken om aanrijdingen te voorkomen. Soms zie je de tegenliggers niet aankomen.

21. Maak beide fietspaden éénrichting: max snelheid 80 km met snelheidcontrole; oversteekplaatsen met verkeerslichten

Hierbij mijn gedachten over de veiligheid van de Zeeweg.

Incidenten.

Daar er geen analyse verstrekt is van de aard van de ongevallen is het lastig om te bepalen of het aan de weg ligt of aan de weggebruiker.

Algemeen.

Langzaam verkeer.

Gevaarlijk acht ik de stroken voor het langzame verkeer die in twee richtingen bereden mogen worden. Vooral ook omdat de grootte van de bakfietsen weinig ruimte laten voor inhalen. Dan zijn de huidige snelheidsverschillen van de normale fiets t.o.v. de elektrisch ondersteunde variant ook behoorlijk groot.

Naar mijn idee zal het een stuk veiliger worden als er maar in een richting gereden mag worden.

Snelverkeer.

De zeeweg is prima onderhouden en overzichtelijk, ik zie geen reden om hier veranderingen aan te brengen. De 80 km is ook prima, een goed chauffeur zal zijn snelheid toch altijd aanpassen aan de situatie. De adviesborden van 60 km bij de bochten is prima, zeker voor mensen die de weg niet goed kennen. Er een 60 km weg van maken brengt niets en is erg betuttelend.

Er zijn altijd wel een paar lieden die veel harder willen. Een camera op wisselende plaatsen gebruiken lijkt mij een goede maatregel om die overtredingen tegen te gaan.

Oversteekplaatsen.

De oversteekplaatsen voor voetgangers en het langzame verkeer vind ik niet veilig. Ik zou die willen voorzien van verkeerslichten.

22. Max snelheid 60 km met traject controle, aan weerszijden één brede rijbaan gemotoriseerd en één rijstrook voor snelfietsverkeer

1. Doel

Dit voorstel is gemaakt om de verkeersveiligheid van de Zeeweg voor alle weggebruikers en bezoekers van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland te verbeteren.

2. Voorstel voor maatregelen

- Bestem de fietspaden aan weerszijden van de Zeeweg uitsluitend voor fietsen
- Laat het snelle fietsverkeer (brom- en snorfietzen, speed pedelecs, racefietsers, elektrische bakfietsen e.d.) op de rechterrijstrook van de weg rijden.
- Maak een rijloper op de rechterrijstrook voor al het snelle fietsverkeer: markeer de rijloper met rood asfalt en grotendeels gescheiden met doorlopende streep eventueel met lichte rijbaanscheiding



- Stel de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op 60km/uur
- Handhaaf de maximumsnelheid met trajectcontrole



3. Toelichting op noodzaak en effect

Verbetering van verkeersveiligheid fietspaden is nodig.

Niet alleen de Zeeweg maar ook de fietspaden zijn de afgelopen jaren onveiliger geworden. De oorzaken hiervan zijn:

- toenemende drukte met toenemende verscheidenheid van tweewielers
- verschillende snelheden van het (brom)fietsverkeer leiden tot inhaalgedrag met conflicten met tegemoetkomend verkeer door twee rijrichtingen
- in de weekenden is er veel recreatief fietsverkeer met enerzijds rustig rijdende fietsers en anderzijds groepen sportieve fietsers
- op stranddagen en bij evenementen is er veel fietsverkeer

De Zeeweg is een bijzondere weg van ca. 4,5 km in een bijzondere omgeving tussen Overveen en Bloemendaal aan zee. De weg heeft meerdere functies:

- het is een weg door het Nationaal Park waar je van de natuurlijke omgeving kunt genieten: de weg heeft nog steeds een recreatieve functie zoals landschapsarchitect L.A. Springer bij het ontwerp voor ogen had.

- de weg is een erftoegangsweg voor enkele objecten en huizen langs de Zeeweg
- de Zeeweg sluit aan op de Boulevard Barnaart de ontsluitingsweg voor de noordkant van Zandvoort met een max snelheid van 60 km/uur
- de Zeeweg is ook een belangrijk element in het landschap van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland: de weg loopt door het NP waardoor het natuurlijke landschap goed te beleven is. Om die kwaliteit te behouden is het heel belangrijk om bij beheer en gebruik van de weg rekening te houden met het landschappelijk effect dat maatregelen en gebruiksvormen hebben op de natuurlijke omgeving.

De bereikbaarheidsvisie voor Zuid-Kennemerland zet o.a. in op intensivering van fietsverkeer. Dit past ook goed in de regionale recreatieve functie die duinen en strand hebben. De fietspaden worden merkbaar drukker. Ook de diversiteit in tweewielers met elektrische fietsen en snorfietsen stimuleert het fietsgebruik in het verkeer.

De verwachting is dat dit verder zal toenemen. Door de verschillende snelheden van deze fietsen wordt het onveiliger op de fietspaden.

Dit snelle fietsverkeer kan veiliger via één van de twee rijstroken van de rijweg gestuurd worden. Dit kan met een rode rijloper of met een markering voor beperkte rijbaan scheiding.

Deze maatregel verbetert de verkeersveiligheid op het fietspad, vergroot de recreatieve beleving voor de fietser en past bij de regulering van het drukker wordende fietsverkeer.

Door het langzame en snelle fietsverkeer te scheiden worden de fietspaden veiliger.

Electrische fietsen, brom- en snorfietsen e.d. kunnen gebruik maken van de rechterrijstrook van de weg. Ook de racefietsers kunnen daar gaan rijden.

De rijstrook voor het gemotoriseerd verkeer kan verbreed worden naar 3 meter (nu 2,75 m) en de rijstrook voor het fietsverkeer kan dan 2,5 m breed gemaakt worden.

Deze maatregel kan gecombineerd worden met een aanpassing van de maximumsnelheid voor motorvoertuigen over het gehele traject naar 60 km/uur. Uit het oogpunt van de verbetering van de verkeersveiligheid is aanpassing van de maximumsnelheid naar 60 km/uur vaker bepleit. Een maximumsnelheid van 60 km/uur past bij de “look and feel” van een weg met rijloper voor fietsverkeer.

Regulering van het gemotoriseerde verkeer met één maximumsnelheid van 60 km/uur is veiliger, eenduidiger, effectiever en minder vervuilend dan verkeer met wisselende snelheden. Het aantal verkeersborden voor snelheid regulering (50, 60, 80 km/uur) kan ook aanzienlijk beperkt worden.

Deze maximumsnelheid beperking verbetert ook de mogelijkheid om de Zeeweg recreatief te beleven omdat het verkeersbeeld en verkeersgeluid rustiger wordt.

De naleving van de toegestane maximumsnelheid kan goed geborgd worden met traject controle. De investering die dit vergt weegt niet op tegen het leed en de kosten van de verkeersongelukken.

4. Kosten en realisatie

Deze maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn aan de zuidzijde op het traject van Bloemendaal aan Zee naar Overveen met beperkte kosten uitvoerbaar: volstaan kan worden met aanpassing van de wegmarkering en de bebording.

Aan de noordzijde is meer nodig. De Zeeweg heeft bij Overveen tussen hectometerpaal 19,7 en 20,7 grotendeels één rijbaan: daar is deels een verbreding van de rijweg nodig om een veilige rijloper voor het snelle fietsverkeer te maken.

Te overwegen is om de maatregelen gefaseerd uit te voeren: eerst aan de zuidzijde van de Zeeweg en bij het toekomstige groot onderhoud aan de noordzijde.

23. Aan weerszijden één rijbaan gemotoriseerd max snelheid 60 km : de andere rijbaan voor OV en hulpdiensten: fietspaden tweezijdig met max 20 km /uur

Motto 't Paaltje 28-10-2021
Beetje historie

Parkway 1921

Naar Amerikaans voorbeeld moest de Zeeweg een **Parkway** worden; de eerste in Europa . . .

Aannemer-Zandrijder Nelis schreef laag in en zorgde dat het tracé wat meer hoge duinen zou doorsnijden: ... *zand verkopen*.

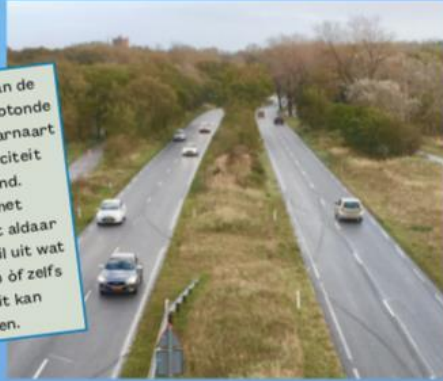


L1mburg Centraal: Spyker uit 1921

Motto 't Paaltje; Sheet 1A

't Paaltje > Meer inzicht

De 2 rijstroken van de Militairenweg, de rotonde en de Boulevard Barnaart bepalen de capaciteit richting strand. Een stukje met 4 rijstroken lokt aldaar snelheidsverschil uit wat onveilig kan zijn of zelfs de capaciteit kan reduceren.



Huidige 4 Rijstroken geen voordeel

Een **ketting** wordt niet sterker door een **dikkere** schakel.

Motto 't Paaltje; Sheet 1B



't Paaltje > Nieuwe kennis

Bureau Goudappel ontwikkelde **LARGAS** dat gelijkmatige doorstroming uitlokt door een weg om te bouwen tot 2 gescheiden rijbanen met één (1) **SMALLE RIJSTROOK**.

Auto's kunnen elkaar niet passeren en vormen kolonnes ("TREINTJES")
Daardoor krijgen overstekers én kruisend / afslaand verkeer (zonder
verkeerslichten) extra kansen en komt **iedereen** sneller op de bestemming.

De lagere snelheid en het niet kunnen inhalen verhoogt veiligheid. Die gelijkmatige en lagere snelheid is gunstig voor het milieu en reduceert het rijgeluid (zie *Militairenweg* te Overveen).

Gemiddeld genomen: **Langzaam Rijden Gaat Sneller** voor iedereen!



HERINRICHTING NS04 BINNEN STRAKKE PLANNING

Motto 't Paaltje; Sheet 2A

EXTRA voordelen LARGAS™

Veiliger

Beter voor Milieu

't Paaltje > Overmaat biedt kans

De **overruimte** biedt kans om 'Langzaam Verkeer' te ontmengen.

Gebruik de overruimte
om Zandvoort
héééééé veel beter
bereikbaar te maken
voor NOODDIENSTEN

Geef spierkracht-fietsers veiligheid
& rust op het Noordelijke pad.
Het Zuidelijke pad is dan voor de
snellere mens.

De **overruimte** biedt kans om te Snel Verkeer' te ontmengen. De rijbanen zijn breed genoeg voor een getailleerde 'LARGAS' rijbaan.

De **meerwaarde** is ruimte voor een eigen Busbaan + (Nood)Diensten.



Motto 't Paaltje; Sheet 2B

't Paaltje > Bundel & Scheid

Voordelen **Bundeling** & **Scheiding** Verkeerssoorten:

1e **MEER VEILIGHEID**

2e **BETERE DOORSTROMING**

3e **(Nood)DIENSTEN** gegarandeerde en korte voorrijd

4e **MILIEU VRIENDELIJKE**

5e **OV Stipt & Regelmatig**



Snel Fietsen, Snorren & Brommen in 2-richtingen

Busbaan + (Nood)Diensten & Auto's richting HAARLEM

Busbaan + (Nood)Diensten & Auto's richting ZANDVOORT

Max. 20km/u Fiets & eBike 2-richtingen



Motto 't Paaltje; Sheet 3A

't Paaltje > Streeplijn wordt 2 x Getrokken

De huidige auto is niet zozeer gericht voor stapvoets genieten van het landschap snelheid, maar op snelheid.

Tailleren van de rijbaan brengt genietend 'Glijden' met 60km/u. weer onder handbereik.

En een betaalbare **LARGAS** krijgen we via een nieuwe, doorgetrokken lijn over de huidige streeplijn met een lijn er naast.

MAAR . . . , daar kan je te makkelijk overheen rijden.

Er is nog een veilige, flexibele aanvulling nodig van het **LARGAS** effect..

Motto 't Paaltje; Sheet 3B

't Paaltje > Flexibele paaltjes ronden de zaak af

Laten we de LARGAS 'taillering' versterken met paaltjes waar iedereen in nood overheen kan rijden. Paaltjes kunnen jammergenoeg lichte beschadiging veroorzaken bij voertuigen in overtreding. Paaltjes zijn goedkoop en makkelijk vervangbaar

Bij haltes kunnen NOOD-Diensten de bus passeren. Maak één extra OV-uitwijkhaven tussen de haltes ★ *Ingang Kennemerduin* en *Erebegraafplaats*, omdat de halteafstand daar relatief groot is (1.400 m).



Motto 't Paaltje; Sheet 4A

Zandvoort heeft maar twee toegangswegen.
NOODDIENSTEN
mogen niet worden belemmerd door stipt 60km/u rijdend OV.

Zullen we 't zo regelen dat ook Besloten (Privé) Busvervoer met het OV meerijdt naar Zandvoort?

't Paaltje

Veiliger kruising door
attentie verhoging:
StreetPrint

StreetPrint Kruisingen ?



Motto 't Paaltje; Sheet 4B

't Paaltje > Terug naar



Ontmeng die rij-snelheid

Op de fiets ben je heel kwetsbaar.
Bij de onbeschermden fietsers
verlaagt een gelijkmatige
snelheidsverdeling de ernst van
en de kans risico op ongelukken!

... en ... FIJN
fietsen maakt
parkeerruimte vrij
in Zandvoort.

Fietsen is gezond, past in de
natuur en belast het milieu weinig.
Maak het fietsen naar Zandvoort
v.v. veiliger en aantrekkelijker
door 'snelle jongens' (scooters,
Pedelec's enz. met een
nummerplaat) te verwijzen naar
het zuidelijke fietspad.



Scooter



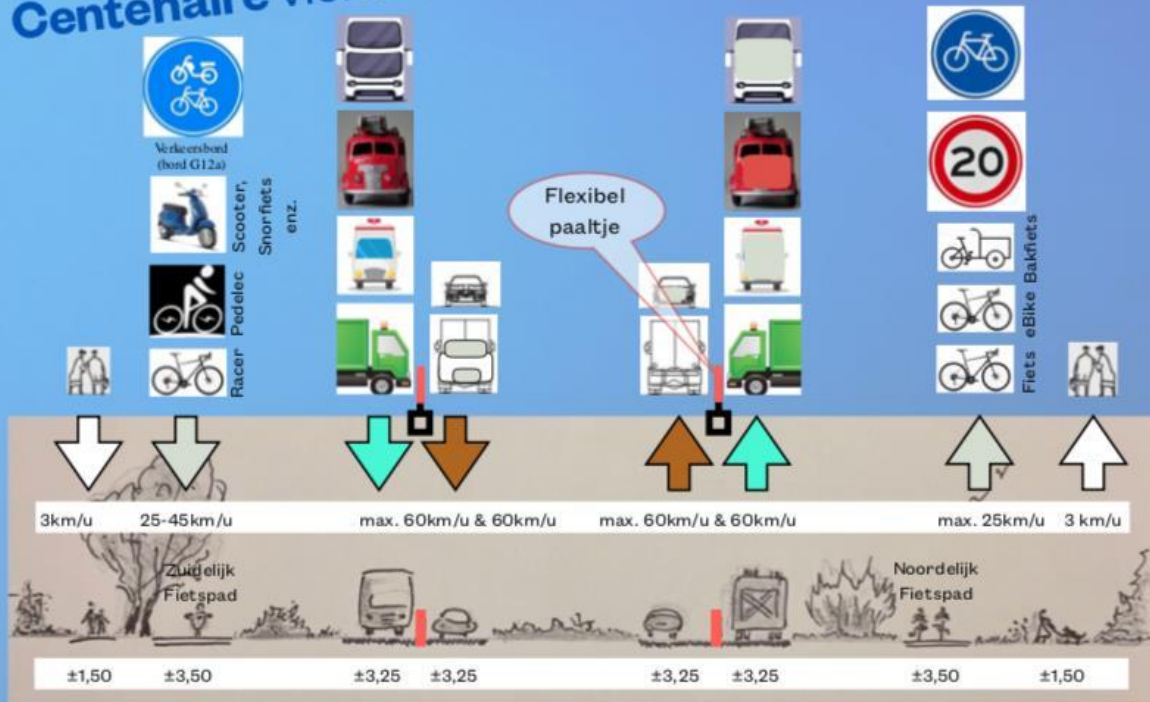
Speed-Pedelec
Stromer ST1 2021 Sport



RaceFiets
MANTIS KEUZE
Cura Attain SL

Motto 't Paaltje; Sheet 5A

Centenaire vieren met een LOW COST up date !!!



Motto 't Paaltje; Sheet 5B

24. max snelheid 50 km/80 km en adviessnelheid 60 km/uur: vernieuw en verbeter aarden wallen in de berm: stimuleer OV: accepteer de drukte op de stranddagen

Bijgaand ontvangt u mijn suggesties t.b.v. een veiligere Zeeweg. Tevens heb ik een notitie bijgevoegd met de verbeteringen die de afgelopen tientallen jaren al zijn doorgevoerd. In de krant wordt m.i. te weinig aandacht besteed aan de reeds genomen maatregelen. Uit de bijgevoegde notitie met bijlage blijkt dat de gemeente Bloemendaal, maar zeker ook de Provincie, vele maatregelen/verbeteringen hebben genomen/uitgevoerd.

Bij mijn suggesties heb ik ook iets gezegd over de bereikbaarheid van Zandvoort/Bloemendaal aan Zee in de zomermaanden bij mooi weer. M.i. wordt dit niet opgelost. Er zijn te veel tegenstrijdige belangen, praktische problemen (bereikbaarheid locatie als je met de trein gaat) en de mens kiest voor het gemak.

1.....

Op vrijdag, 1 oktober 2021 stond het navolgende stukje in het Haarlems Dagblad 'Gezocht: frisse ideeën voor honderd jaar oude Zeeweg'.

Gaarne zou ik u enkele suggesties willen meegeven. Verder goed dat u een paar experts in de jury heeft. De afgelopen jaren zijn er nog wel wat suggesties (o.a. trajectcontrole) in het Haarlems Dagblad geopperd. M.i. met onvoldoende kennis van zaken of van de materie. Ik deel hier de mening van de politie en de Provincie en wel om de ingebrachte argumenten.

Ik ben zelf werkzaam geweest bij de gempu Bloemendaal en pretendeer niet de wijsheid in pacht te hebben. Ik heb vele aanrijdingen meegemaakt op de Zeeweg. Veelal veroorzaakt door jeugdige overmoed, alcoholgebruik, lachgas, drugs, herten en te snel rijden. De dodelijke aanrijdingen van de afgelopen jaren zijn allen Niet te wijten aan te snel rijden, maar veelal door onoplettendheid.

1/ Allereerst zou ik willen inbrengen, dat op de Zeeweg nu drie snelheidsregiems gelden, namelijk 50 km pu, 80 km pu en een adviessnelheid van 60 km pu. Op de noordelijke rijbaan geldt (vanaf de Militairenweg) eerst een snelheidsregiem van 50 km pu. Vlak voor de natuurbrug (kop 90), wordt middels een vierkant blauw bord met 60 km, een adviessnelheid aangegeven. Om de 100 meter staat er een hectometerpaaltje op de Zeeweg met daarop de geldende snelheid. In dit geval de (blauwe) adviessnelheid van 60 km pu. Zie bijgevoegde foto. Deze adviessnelheid is van toepassing tot even voorbij de ingang Camping 'De Lakens'. Dit is een traject van ongeveer 2,5 km en dat wordt middels 5 grote borden (60km) aangegeven. Echter, op een enkel klein stukje wordt op de hectometerpaaltjes nog de 80 km pu aangegeven. Dit werkt verwarrend en daar is middels 'Lezers schrijven' in het Haarlems Dagblad ook al op gewezen.

Op de zuidelijke rijbaan is over nagenoeg eenzelfde traject, een dergelijke situatie ook van toepassing. Echter, daar staan op iets meer hectometerpaaltjes nog 80 km pu.

Ik wil de Provincie in overweging geven om nog maar 2 snelheden van toepassing te verklaren op de Zeeweg, namelijk de 50 km pu, daar waar dit nu al van toepassing is (aan het begin en aan het einde van de Zeeweg) en op het overige gedeelte een adviessnelheid van 60 km kenbaar te maken. Dit voorstel geeft meer eenduidigheid dan steeds 60km en dan weer een stukje 80km. Veel automobilisten (zeker onbekenden) zullen

zich aan dit advies houden en sommige dagelijkse gebruikers niet, maar dat is nu ook al niet anders. Alle kleine beetjes helpen.

2/ Op voormalige foto's is te zien, dat de middenbermen en de bermen tussen de rijbaan en de fiets- paden aan noord- en zuidzijde niet waren opgehoogd. Dit had o.a. tot gevolg dat bij drukke stranddagen er in deze bermen werd geparkeerd, hetgeen tot levensgevaarlijke situaties leidde bij het in- en uitparkeren. Zie de bijgaande foto's.

Het gebeurde met regelmaat, dat een automobilist, eenzijdig of n.a.v. een aanrijding, door de (midden) berm schoot en op de andere rijbaan of op het fietspad terecht kwam. De gemeente Bloemendaal heeft in 1987, o.l.v. de gemeentepolitie Bloemendaal, op vele plaatsen deze bermen laten ophogen. Deze werden vervolgens voorzien van helm en grassoorten en als je nu niet beter weet dan denk je dat deze verhogingen in het landschap thuishoren. Je hoort daar niemand over klagen, zelfs de natuurver- enigingen niet!

Echter, dit project heeft men niet afgemaakt en vandaar dat op sommige stukken berm nog een aarden wal ontbreekt of deze nog onvoldoende hoog is! Dit heeft tot gevolg gehad, dat de afgelopen jaren auto's toch op de andere rijbaan of op het fietspad zijn gekomen na een aanrijding, al dan niet met ernstige gevolgen.

De aarden wallen hadden tot doel om een auto te laten smoren in het zand, deze op de eigen rijbaan te houden, te voorkomen dat automobilisten tegen bomen zouden rijden, te voorkomen dat bij drukke stranddagen de auto's in de (midden)berm worden geparkeerd, het voorkomt verblinding van tegen- liggers en het geeft een vernauwend effect hetgeen weer snelheidsbeperkend werkt. Ook gedurende de afgelopen maanden zijn er weer auto's op de andere rijbaan terecht gekomen. O.a. tijdens het ernstige verkeersongeval, waarbij twee jonge dames het leven lieten. Aldaar ontbrak in middenberm een stukje aarden wal.

Ik zou de Provincie willen meegeven om de aarden wallen op te hogen, daar waar deze nog onvoldoende hoog zijn en deze aan te brengen waar deze nog niet zijn aangebracht en dat zeker gewenst is. In de Kennemerduinen ligt nog ruim 10.000 m3 aan grond. De pfas-regels zijn dan van toepassing. Echter, als het zand in hetzelfde gebied blijft dan gelden minder strenge regels. PWN is eigenaar van deze gronden en heeft aangegeven aan dit goede doel te willen (om niet) meewerken. PWN heeft zelf ook een gedeelte van deze grond gebruikt bij de schietbaan aan de Zeeweg.

3/ Als derde punt zou ik u aandacht willen vragen voor het hekwerk aan de zuidzijde van de Zeeweg. Op 15-12-2020 heeft B&W van de gemeente Bloemendaal een besluit genomen m.b.t. het 'Recht van erfpacht inzake Middenduin Gemeente en Staatsbosbeheer'. Het College heeft besloten, dat:
>de overeenkomst vestiging recht van erfpacht inzake een gedeelte van natuurgebied Middenduin met Staatsbosbeheer aan te gaan voor een termijn van 30 jaar, als vervolg op de overeenkomst die op 10 december 2020 afloopt;

>daarbij het onderhoud van het raster langs de Zeeweg aan Staatsbosbeheer over te dragen; >de raad te informeren door middel van een collegebrief.

Begin januari 2021 heeft een bedrijf, i.o.v. Staatsbosbeheer, een gedeelte van het hekwerk (palen en rasterwerk) vervangen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het nieuw aangebrachte rasterwerk vrij fragiel is! Men is begonnen bij perceel Zeeweg 27 en gestopt bij de natuurbrug. Men heeft een hoogte aangehouden van 1.30/1.40m, gelijk de rest van het hekwerk langs de zuidzijde van de Zeeweg. Een hoogte dat geen problemen oplevert voor de herten. Alleen 200m voor en na de natuurbrug, is destijds bij de aanleg, een hekwerk aangebracht, aan beide zijden, met een hoogte van 2.10m.

Staatsbosbeheer heeft er derhalve niet voor gekozen om het hekwerk op een zodanige hoogte te brengen dat herten daar niet meer overheen kunnen springen. Dit i.v.m. het grote aantal aanrijdingen op de Zeeweg, dat wordt veroorzaakt door herten. Van de 200 geregistreerde aanrijdingen die er sinds 2014 hebben plaatsgevonden zijn er 46 veroorzaakt door herten (25%).

B&W van Bloemendaal heeft de verantwoording voor het hekwerk aan de zuidzijde verschoven naar Staatsbosbeheer en niet afgedwongen om een hekwerk te plaatsen met een hoogte van ongeveer 2.10m, zoals bij de Natuurbrug. M.i. een gemiste kans.

Voor het bouwen van drie natuurbruggen (Overveen/Zandvoort) zijn vele miljoenen euro's uitgetrokken en subsidies verleend. E.e.a. ter bevordering dat dieren ongestoord van het ene gebied naar het andere gebied kunnen lopen.

Ik wil de verantwoordelijke partijen verzoeken om een passend en voldoende hoog en stevig hek, aan de zuidzijde van de Zeeweg, aan te brengen, zoals dat ook heeft plaatsgevonden aan de Zandvoorterweg. Ik kan mij niet voorstellen dat het welzijn van de dieren een hogere prioriteit heeft dan de veiligheid van de mensen. Het is echt wachten op de eerste aanrijding met zwaar lichamelijk letsel of met een dodelijk afloop en het is een wonder dat dit nog niet heeft plaatsgevonden!

4/ Tot slot zou ik nog iets willen zeggen over de bereikbaarheid van Bloemendaal aan Zee/Zandvoort en dan met name in de zomermaanden bij mooi weer.

De F1 was echt voortreffelijk geregeld. Geen wanklank. Echter, daar zaten wel maanden/jaar van voorbereidingen aan vast, vele besluiten en hoge kosten. Iedereen wist het, dus er was geen andere optie dan openbaar vervoer of de fiets.

Enige tijd geleden is er in alle gemeenteraden in de omgeving een stuk behandeld in het kader van de MRA (samenwerkingsverband vele gemeenten, vooral gevoed door Amsterdam) om de toeristenstroom/strandverkeer wat te spreiden/aan te passen (iets minder in de stad en bv. meer naar strand, duinen, etc.). Dan moesten er aan de rand van Haarlem parkeerplaatsen komen om vervolgens met openbaar vervoer naar bv. Zandvoort te gaan. In Bloemendaal kwam daar van sommige partijen nogal wat kritiek op want die zien dat Amsterdam hier de dienst gaat uitmaken. Ook werd de vraag gesteld hoe vaak dit nu per jaar voorkomt, dat wij daar gebruik van maken (kosten/baten en personeelsbezetting Connexxion)?

De mensen blijven maar met de auto naar het strand komen bij mooie dagen. Wij wonen al 40 jaar langs zo'n weg en weten niet beter. Woensdag, 08-09-21 (week na de F1), was een bloedhete dag. Er heeft toen vanaf 10.00 uur tot ongeveer 20.00 uur constant een file bij ons gestaan. In de ochtend veelal de gezinnen/badgasten en in de namiddag de mensen die van hun werk kwamen. Er is toen meer uitstoot geproduceerd dan tijdens de drie dagen van de Grand Prix!!

Je vraagt je af waarom mensen er toch de voorkeur aangeven om een paar uur in de file te staan boven het openbaar vervoer??

Ik heb zelf wel vermoedens:

-er rijden twee buslijnen naar Zandvoort. **Buslijn 80** gaat van Zandvoort via Bentveld/Aerdenhout/Heemstede/Haarlem/Halfweg naar Amsterdam. **Buslijn 81** gaat van Zandvoort, via Bloemendaal aan Zee/de Zeeweg/Brouwerskolkweg/Zijlweg naar station Haarlem. **Buslijn 84** rijdt alleen in de zomer- maanden bij mooi weer naar Zandvoort via de Julianalaan. Echter, deze bussen bieden GEEN perspectief bij files, daar zij uiteindelijk in dezelfde file staan!!!

-dan de treinen. De frequentie is deze zomer verhoogd van 2 treinen heen en 2 treinen terug per uur naar 3 heen en 3 terug per uur. Veelal lange sprinters. Deze reden als de temperatuur hoger was dan 17 graden en dat is het al snel. Veelal waren deze treinen matig (veel regen deze zomer) bezet. Er komt nog een evaluatie. Het nadeel van de trein is dat je eerst naar het station van vertrek gaat (bv. in Amsterdam met tram, bus of metro), vervolgens met de trein naar Zandvoort en je wilt bv. naar Bloemendaal aan Zee of naar een bepaalde strandtent langs de Zuid of Noord Boulevard. Dus dat betekent lopen met je koelbox en je hebt ook nog eens twee kinderen mee met speelgoed en je bent misschien wel net zo lang onderweg als met de auto. Dan maar de file!!!!

Je ziet dat er verschillende belangen zijn. Amsterdam wil wat meer toeristen uit de stad hebben en is een voorstander van spreiding, bv. naar het strand, de duinen of toeristische uitjes (Keukenhof). Zandvoort wil ook

graag de toeristen en op 15 oktober jl. stond er een stukje in het Haarlems Dagblad dat Zandvoort nog zat parkeerplaatsen heeft. En vervolgens zitten gemeenten als Haarlem, Bloemendaal en Heemstede met een verkeersprobleem.

Als je het openbaar vervoer echt wilt promoten, maak dan het parkeren duurder, bv. €50,-- per dag, dat helpt, maar dat is politiek niet haalbaar in Zandvoort.

Je kunt er ook over nadenken of je als Bloemendaal allemaal maatregelen wilt nemen? Feitelijk gaat het maar over een dag of 5/6 per jaar dat het echt druk is en dan vooral de eerste mooie zomerse dag. Als wij zo'n mooie zomer krijgen als in 2019 dan zie je dat de mensen het na een paar dagen alweer zat zijn en andere dingen gaan doen om de verkoeling te zoeken (thuis de kinderbadjes onder de parasol). Dit beeld zien wij al jaren.

2.....



Een foto van het verkeerregelen bij 'de dikke boom' aan de Militairenweg, Julianalaan en de Bloemendaalseweg. Een foto uit de jaren 70/80. Vele voorstellen zijn er al gedaan en er staan nog steeds files! Iets om over na te denken. In het midden bij de dikke boom, staat een knoppenkast voor de verkeerslichten. Later omvergereden en toen is er een kast gekomen aan de rand van de weg. Inmiddels een rotonde. Op een gegeven moment was er een onderbezetting bij de gemo Bloemendaal (o.a. door vakanties) en toen heeft men de lichten op knipperen gezet. En.....ze zijn allemaal thuisgekomen.



Toen er nog geen aarden wallen waren op de Zeeweg parkeerden men in de (midden)berm. Er was op een gegeven moment geen houden meer aan. Bekeuringen nam men voor lief. Bij het inparkeren 's morgens en het uitparkeren in de namiddag gaf dit levensgevaarlijke situaties. Naast bescherming hebben de aarden wallen ook tot doel om niet te parkeren. In het begin waren er op sommige plekken ook vangrails maar dat wilde men eigenlijk niet op de Zeeweg en vandaar ook de aarden wallen.

3.....

Verkeersmaatregelen en onderhoud Zeeweg/N200

01: Algemeen:

De gemeente Bloemendaal wilde al in het eerste decennium van de 20ste eeuw een weg aanleggen die Bloemendaal met de kust zou verbinden. De erven van Johanna Jacoba van der Vliet-Borski over wiens gebied de weg was geprojecteerd waren niet ingenomen met de plannen. Het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog en de toegenomen werkloosheid bracht daar verandering in. De grondbezitters wilden nu wel meewerken als de weg niet breder zou worden dan 12 meter en er geen trambaan kwam.

De gemeente wenste echter een weg van 50 tot 66 meter breed met trambaan aan te leggen. Toen in 1917 de 'Wet ter bestrijding van de werkloosheid' van kracht werd konden onteigeningsprocedures versneld en vereenvoudigd worden uitgevoerd. Hierdoor kon men in 1918 aanvangen om de weg aan te leggen als een werkgelegenheidsproject. Voor een trambaan was wel ruimte gereserveerd, maar deze werd nooit aangelegd. Opgemerkt dient te worden dat bij de aanleg ook veel duin is weggehaald!

Op 25 juni 1921 werd de Zeeweg feestelijk geopend (thans 100-jaar) en was het een van de eerste autowegen in Europa! De weg was door de Haarlemse landschapsarchitect Leonard Springer ontworpen, naar voorbeeld van een Amerikaanse parkway, ingebed in het duinlandschap.

De weg verbindt het dorp Overveen met de badplaats Bloemendaal aan Zee/Zandvoort. De weg loopt dwars door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en is in beheer van de provincie Noord-Holland. De N200 loopt dan ook ten dele over deze weg. De weg wordt overspannen door de natuurbrug Zeepoort (nabij 'kop 90'). Aan deze weg ligt ook de 'Eregraafplaats' met slachtoffers uit de 2^e Wereldoorlog.

De Zeeweg vangt aan bij de Militairenweg in Overveen en deze weg kent een licht heuvelig en bochtig verloop. De weg bestaat uit twee rijbanen met ieder twee rijstroken. Aan beide zijden bevindt zich, gescheiden van de rijbaan, een fietspad met verkeer in twee richtingen (v.v.). Gescheiden van het fietspad, ligt aan beide zijden, een voetpad. In Zandvoort gaat de weg over in de Boulevard Barnaart.

02: Overdracht Zeeweg/N200 van de gemeente Bloemendaal naar de Provincie

De 'Wet Herverdeling Wegenbeheer' (WHW) van 29 oktober 1992 is een wet die per 1 januari 1993 de herverdeling van het wegenbeheer tussen het Rijk, de provincies, de gemeenten en de waterschappen regelde. Dit heeft tot een overdracht (fysiek+budget) geleid van de Zeeweg/N200 van de gemeente Bloemendaal naar de Provincie Noord-Holland per **1 januari 1993**.

03: Verkeersmaatregelen/Doorstroommaatregelen

De afgelopen tientallen jaren zijn er vele maatregelen genomen ter verbetering van de veiligheid van de Zeeweg. Zie punt 6.

Ook zijn er maatregelen genomen die de doorstroom van het verkeer naar Bloemendaal aan Zee/ Zandvoort bevorderen. Denk hierbij aan een rotonde op de Julianalaan/Militairenweg/Bloemendaalseweg (de voormalige 'dikke boom') en een rotonde op de Zeeweg/Brouwerskolkweg, aan de herinrichting van de kop van de Zeeweg, aan het aanbrengen van een aparte busbaan op Boulevard Barnaart, aan het verbreden van de fietspaden aan beide zijden en aan het permanent verhogen, in de zomermaanden, van het aantal treinen per uur van Haarlem naar Zandvoort v.v. per 2021.

De conclusie kan worden getrokken, dat bij mooie stranddagen de mensen toch gebruik blijven maken van de auto en men het voor lief neemt om in de file te staan!

04: Aanleg natuurbrug Zeepoort

In november 2016 gingen de heipalen de grond in voor de aanleg van Natuurbrug Zeepoort. Deze natuur- brug over de Zeeweg tussen Overveen en Bloemendaal aan Zee zorgt ervoor dat planten en dieren, zoals duinroos en zandhagedis, meer leefruimte krijgen in het duingebied. Inmiddels is de natuurbrug klaar. Op 15 september 2017 openden alle partners die meewerkten aan de bouw, de natuurbrug op symbolische wijze. Deze brug ligt vlak voor/na 'Kop 90', een bocht die onder deze naam bekend staat bij de voormalige gemeentepolitie Bloemendaal en waar vroeger veel aanrijdingen hebben plaatsgevonden. De natuurbrug heeft geen positief of negatief effect op het autoverkeer over de Zeeweg.

05: Huidige maximum-/adviesnelheid Zeeweg

De noordelijke rijbaan kent: 1,7 km met 50km pu + 3,0 km met 80km pu.

De zuidelijke rijbaan kent: 1,5 km met 50km pu + 3,2 km met 80km pu.

In totaal (heen en terug) is er **6,2** km met 80km pu + **3.2** km met 50km pu.

Langs de Zeeweg staat na ieder 100m. een hectometerpaal met daarop de afstand, de maximumsnelheid (50/80km pu) of de adviessnelheid in **blauw** (60km pu) en de naam/logo van de 'Provincie Noord-Holland'.

Het *eerste* vierkante blauwe bord met de adviessnelheid van 60km pu. staat op de noordelijke rijbaan vlak voor 'Kop 90'. Het *tweede* bord staat ongeveer 200m. vóór de ingang van de Erebegraafplaats. Het *derde* bord staat direct na de doorsteek naar restaurant 'De Bokkedoorns'. Het *vierde* bord staat vóór de bocht van de ingang naar 'Camping Bloemendaal'. Het *vijfde* bord staat voor een paar honderd meter voor de ingang van camping

‘De Lakens’. Direct na de camping De Lakens stopt de adviessnelheid van 60km pu en kort daarna gaat de 50km pu al in. Als je kijkt naar de hectometerpaaltjes op het vorenstaand traject dan zie je dat er bijna overal een blauw 60km advies is. Omgekeerd op de noordelijke rijbaan is dit ook van toepassing. Feitelijk wordt er op beide rijbanen, over een afstand van **2,5km**, geadviseerd om 60km pu te rijden.

06: Veiligheidsmaatregelen

-In **1982** heeft de reconstructie plaatsgevonden van ‘Kop 90’ (bocht bij ecoduct). Deze aanpassing is op 16 september 1982 geopend door wethouder Van der Ham van de gemeente Bloemendaal. De ‘Kop 90’ was de gevaarlijkste bocht in de Zeeweg. Vele ongelukken hebben aldaar plaatsgevonden, zo ook met dodelijk afloop. Eerdere maatregelen als een vangrail en waarschuwingsborden met rode pijlen voor een scherpe bocht naar rechts, hadden nog onvoldoende effect. Vandaar het afgraven en afvlakken van deze bocht en het minder haaks laten verlopen van deze bocht. Ook is er een nieuwe vangrail in de middenberm aangebracht, die uiteraard groen van kleur moest zijn!

-In **1987** is de gemeente Bloemendaal, o.l.v. de gemeentepolitie Bloemendaal, begonnen met het aanbrengen van aarden wallen in de middenberm en in de bermen tussen de rijbaan en het fietspad van de Zeeweg. Het gebeurde met regelmaat, dat een automobilist, eenzijdig of n.a.v. een aanrijding, door de (midden)berm schoot en op de andere rijbaan of op het fietspad terecht kwam. De aarden wallen werden voorzien van helm en andere grassoorten en als je thans niet beter weet, zou je denken dat dit zo bij deze weg hoort!

Echter, dit project heeft men niet afgemaakt en vandaar dat op sommige stukken berm nog een aarden wal ontbreekt of deze nog onvoldoende hoog is! Dit heeft tot gevolg dat de afgelopen jaren auto’s toch op de andere rijbaan of op het fietspad zijn gekomen na een aanrijding, al dan niet met ernstige gevolgen. De aarden wallen hadden tot doel om een auto te laten smoren in het zand en deze op de eigen rijbaan te houden, te voorkomen dat automobilisten tegen bomen zouden rijden, te voorkomen dat bij drukke stranddagen de auto’s in de (midden)berm worden geparkeerd, het voorkomt verblinding van tegenliggers en het geeft een vernauwend effect hetgeen weer snelheidsbeperkend is.

-In **1987** heeft men bij aanvang van de Zeeweg (tussen de Militairenweg en de rotonde van de Brouwerskolkweg), de twee rijbanen met twee rijstroken teruggebracht, naar twee rijbanen met ieder één rijstrook.

Ook de maximumsnelheid werd teruggebracht van 80 km pu naar 50km pu. Het gebeurde met regelmaat dat automobilisten te hard van de Zeeweg kwamen en men in de volgende flauwe bocht van de Militairenweg de auto niet kon houden en men in een van de tuinen(hekken) terecht kwam. Een aantal jaren later heeft men een middenberm in de Militairenweg aangebracht en die werkt ook snelheidsbeperkend! Behalve ongevallen met overstekend wild zijn daar geen aanrijdingen meer.

-In **1987** is gelijktijdig met het terugbrengen van het aantal rijstroken is ook de afslag van de Zeeweg naar de Spoorlaan afgesloten. Voordien reed men nog wel eens met grote snelheid van de Zeeweg de Spoorlaan op en kon men de auto niet meer houden in de daaropvolgende bocht van de Tetterodeweg (nabij de spoorlijn). Veelal strandde men daar in een klein plantsoentje. Verder veroorzaakte het verkeer van de Spoorlaan, dat de Zeeweg opreed, weer aanrijdingen door de onoverzichtelijkheid aldaar. Door de afsluiting gebeuren daar geen aanrijdingen meer.

-De ‘Wet Herverdeling Wegenbeheer’ (WHW) zorgde in **1993** voor een overdracht van de Zeeweg.

-Bij een besluit van **16 januari 1996**, nr. 95-901668 heeft de Provincie op de noordelijke rijbaan (bestemd voor verkeer richting Zandvoort) van de Zeeweg, tussen de grens van de bebouwde kom ‘Overveen’ en een punt op 150 m ten westen van de ingang van bezoekerscentrum van de Kennemerduinen (‘t Wed), een snelheidsbeperking ingesteld van 50 km/h. Ter ondersteuning van deze snelheidsbeperking werd de rijbaan ter plaatse van het 50 km regime versmald tot 1 rijstrook. Het doel van deze maatregelen was om de uitwisseling van het verkeer bij en rondom de ingang van het bezoekerscentrum veiliger te maken.

-In **1999** is er voetgangersoversteekplaats met verkeerslichten aangebracht op de Zeeweg t.h.v. de ingang van de Kennemerduinen. Dit is ongeveer gelijktijdig gebeurd in 1999 met de opening van de ‘Oude Zandwaaier’, in het voormalige machinegebouw op het PWN-terrein (thans Reinwaterpark). Dit was een multifunctionele ruimte voor een drankje, een tentoonstelling, vergaderingen, etc. De oversteekplaats/ verkeerslichten waren bedoeld voor voetgangers die dan gingen wandelen in de Kennemerduinen. In de tussentijd is er ook een aanpassing geweest om ruiters te paard te faciliteren. Het nieuwe bezoekerscentrum in de Kennemerduinen is op 04-10-13 geopend, maar de oversteek wordt zeker in de weekenden veel gebruikt door voetgangers en fietsers die aldaar oversteken naar de Kennemerduinen.

-In **1999/2000** heeft de fa. Te Beest i.o.v. de Provincie gewerkt aan het realiseren van een rotonde op de Zeeweg/Brouwerskolkweg. Deze rotonde diende voor een vlotte doorgang te zorgen op deze kruising en aanrijdingen te voorkomen van (onbekend zijnde) automobilisten die over de Brouwerskolkweg reden en pardoos met hoge snelheid zo de Zeeweg opreden. Verder diende bij drukke stranddagen deze rotonde het verkeer op deze twee wegen beter te reguleren.

Aan deze rotonde is een aparte afslag gekoppeld voor het rechts afslaande verkeer van de Zeeweg naar de Brouwerskolkweg. Aan deze afslag is op de Zeeweg een aparte rijbaan gekoppeld, die start bij voetgangersoversteekplaats. O.a. de buslijn 81 maakt dankbaar gebruik van deze afslag, zeker bij files. -In **2002** heeft de Provincie de bestaande fietspaden aan de noord- en zuidzijde van de Zeeweg laten vervangen door betonnen fietspaden. De oude fietspaden waren geasfalteerd, smal en voorzien van vele hobbels door boomstronken. De smalle fietspaden leverden veel klachten op van vooral wat oudere fietsers die opzij werden geduwd door passerende wielrenners. Op de beide fietspaden mag men thans zowel heen- als terugfietsen. De huidige fietspaden zijn 3,45m breed.

-In september **2003** werd gestart met de aanleg van een busbaan op de Boulevard Barnaart in Zandvoort. Deze is opgeleverd in juni **2004**. Vanaf de rotonde in Zandvoort tot aan de Kop van de Zeeweg in Bloemendaal is aan de oostzijde een busbaan aangelegd, als onderdeel van het project 'Reconstructie Boulevard Barnaart/Kop van de Zeeweg'. Nadien is een aansluiting geregeld op de Zeeweg.

-De reconstructie van de 'Kop van de Zeeweg' in Bloemendaal aan Zee is gestart op **1 oktober 2007**. De provincie verbeterde (project 'Bereikbaarheid Kust') hier, in samenwerking met de gemeente, de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van het Bloemendaalse strand. Na deze grootscheepse reconstructie kon het verkeer beter doorrijden en was er meer ruimte voor het openbaar vervoer. In **mei 2009** was de reconstructie klaar.

De reconstructie bestond in grote lijnen uit:

- >Het aanleggen van een ovale rotonde
- >De parkeerterreinen komen aan de zeezijde van de weg te liggen
- >Strandpaviljoen Parnassia krijgt een 'eigen' toegangsweg
- >Het aanleggen van uitvoegstroken naar de parkeerterreinen
- >Het aanleggen van een ventweg langs horecagelegenheden met laad- en losvakken
- >Het fietspad komt aan de zeezijde langs de horeca en de ventweg
- >Verkeerslichten ter beveiliging van de kruising met de busbaan Boulevard Barnaart.

-In **2015** heeft er een 'groot onderhoud' plaatsgevonden van de Zeeweg door de Provincie. Vele partijen, zoals omwonenden, belanghebbende organisaties, de gemeente, etc. hebben tijdens de inloopbijeenkomst (26-05-15) in het Bezoekerscentrum van de Kennemerduinen hun zegje kunnen doen.

Het groot onderhoud bestond o.a. uit:

- >Het snelheidsregiem op noordelijke rijbaan van 50km pu is met 250m verlengd tot net voorbij de ingang van appartementencomplex Zeeweg 14/24. Dit om te voorkomen, dat bewoners die afslaan naar hun woning en langzamer gaan rijden, niet in gevaar te brengen door automobilisten die daar tot voor kort 80km pu mochten rijden.
- >Er zijn een paar parkeerhavens langs de Zeeweg verwijderd. De overige parkeerhavens werden pech- havens.
- >De voorrangsregeling voor (brom-)fietsers op de rotonde Zeeweg/Brouwerskolkweg werd eenduidig gemaakt. Zij hebben daar geen voorrang meer.
- >Er heeft een sanering van de verkeersborden (vele stopverbodsborden) plaatsgevonden. Door de aarden wallen en de struiken is parkeren in de bermen bijna niet meer mogelijk. Daarnaast is het parkeren op de kop van de Zeeweg uitgebreid. Er zijn enkele terpjes aangebracht om het parkeren in de berm te voorkomen.
- >Er zijn enkele links- en rechtsaf rijstroken aangebracht.
- >Bij iedere doorgang staat er een groot geel bord met daarop een inrijverbodsbord en de tekst: 'Ga Terug'.
- >Langs de gehele Zeeweg zijn reflectorpaaltjes, aan beide zijden van iedere rijbaan, aangebracht.
- >De positie van de bromfietser is aangepast. Brommers, scooters en (snor)fietsen rijden aan de zuid- zijde over het fietspad en het fietspad aan de noordzijde is alleen nog bestemd voor (snor)fietsers.
- >Bij in- en uitritten is het uitzicht verbeterd door struiken/bomen weg te halen/te snoeien.
- >De gehele Zeeweg is opnieuw voorzien van een asfalt laag.
- >Op de noordelijke en de zuidelijke rijbaan zijn de rijstroken aan de bermkanten voorzien van een doorgetrokken witte streep met ribbels.

-Begin **2020** is er een 10Kv kabel aangelegd vanaf een trafostation aan de Westelijke Randweg naar het 'Circuit Zandvoort' en een aantal glasvezelkabels. Deze aanleg heeft plaatsgevonden onder het zuidelijke voetpad van de Zeeweg. Het asfalt is verwijderd en niet meer teruggekomen. De verharding bestaat thans uit schelpen. In **2021** is het noordelijke voetpad van de Zeeweg over een grote afstand voorzien van een nieuwe asfalt laag.

07: Vervanging/overdracht hekwerk zuidzijde Zeeweg

Op **15-12-2020** heeft B&W van de gemeente Bloemendaal een besluit genomen m.b.t. het 'Recht van erfpacht inzake Middenduin Gemeente en Staatsbosbeheer'. Het College heeft besloten, dat:

>de overeenkomst vestiging recht van erfpacht inzake een gedeelte van natuurgebied Middenduin met Staatsbosbeheer aan te gaan voor een termijn van 30 jaar, als vervolg op de overeenkomst die op 10 december 2020 afloopt;

>daarbij het onderhoud van het raster langs de Zeeweg aan Staatsbosbeheer over te dragen;

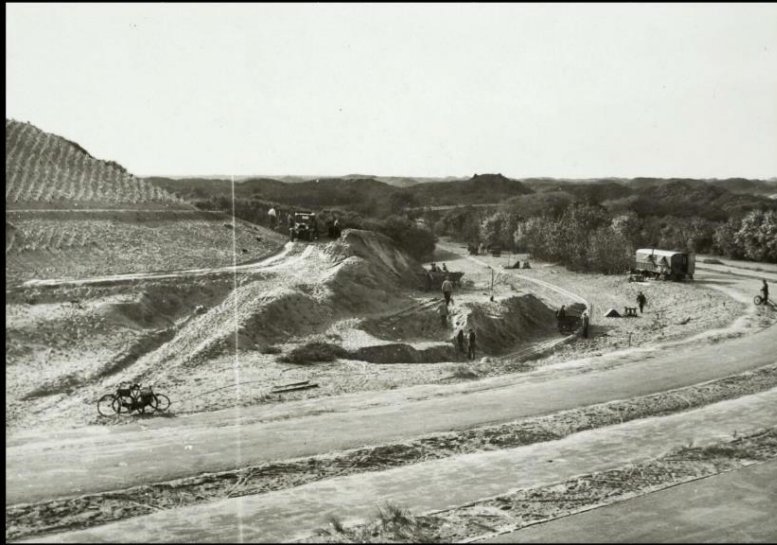
>de raad te informeren door middel van een collegebrief.

Begin januari 2021 heeft een bedrijf, i.o.v. Staatsbosbeheer, een gedeelte van het hekwerk (palen en rasterwerk) vervangen. Men is begonnen bij perceel Zeeweg 27 tot nabij de natuurbrug. Men heeft een hoogte aangehouden van 1.30/1.40m, gelijk de rest van het hekwerk langs de zuidzijde van de Zeeweg. Alleen 200m voor en na de natuurbrug, is destijds bij de aanleg, een hek aangebracht aan beide zijden met een hoogte van 2.10m.

Staatsbosbeheer heeft er derhalve niet voor gekozen om het hekwerk op een zodanige hoogte te brengen dat herten daar niet meer overheen kunnen. Dit i.v.m. het grote aantal aanrijdingen op de Zeeweg, dat wordt veroorzaakt door herten.

4.....

Verkeersmaatregelen en onderhoud Zeeweg/N200 Bijlage





De bovenstaande drie foto's geven de kaalslag aan die destijds heeft plaatsgevonden bij de aanleg van de Zeeweg. Complete stukken duin zijn afgegraven. Iets wat nu ondenkbaar is.



De Zeeweg/Spoorlaan in de oude situatie. Toen met twee rijbanen en twee rijstroken en toen nog niet afgesloten.

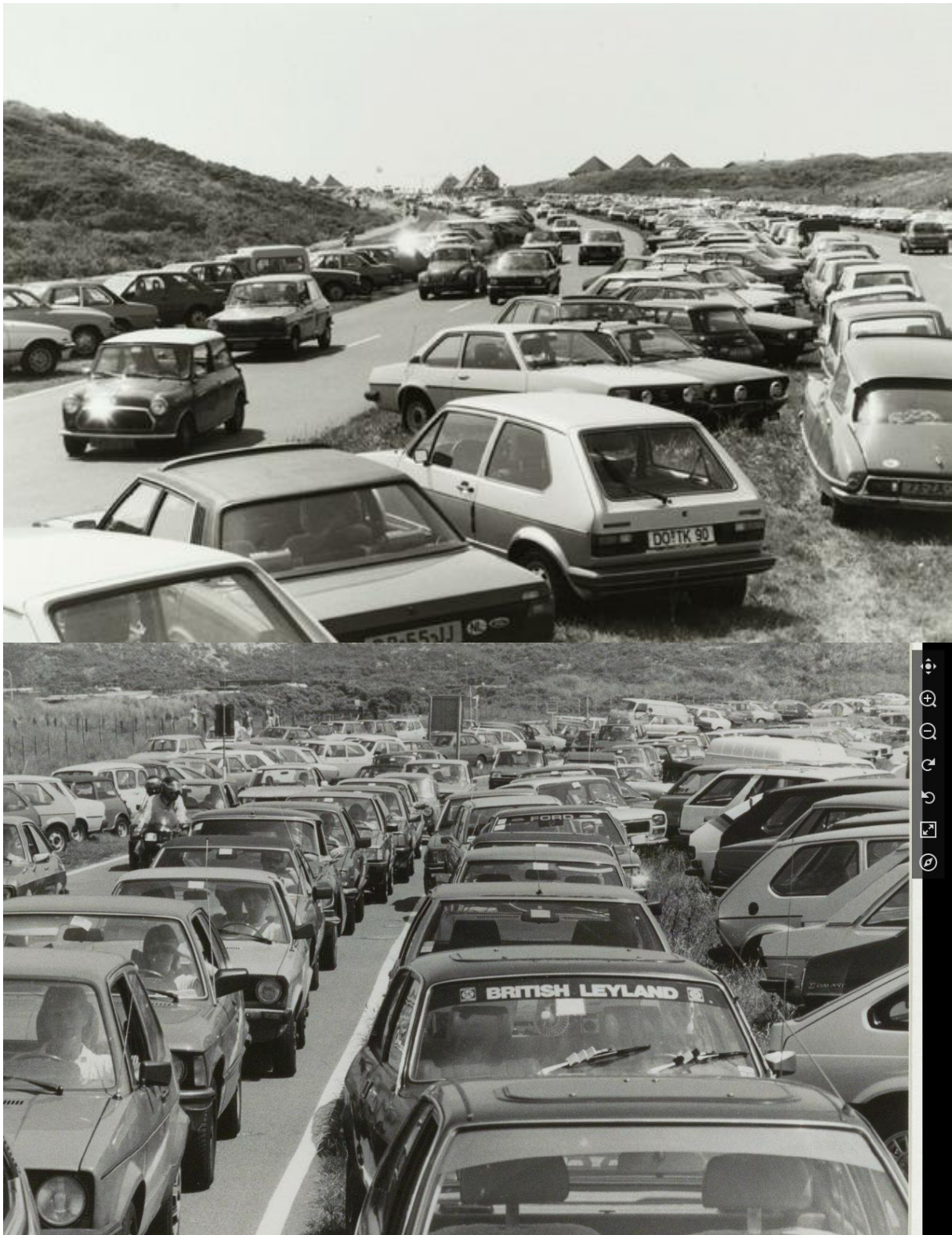


De werkzaamheden in 1987 aan het begin van de Zeeweg bij de Militairenweg. Het aantal rijstroken op ieder rijbanen wordt terugbracht van twee naar één. Aan de overkant is te zien dat men vanaf de Zeeweg nog de Spoorlaan kan oprijden. Deze afslag is toen ook afgesloten

De herinrichting van 'Kop 90' in 1982.



<https://noord-hollandsarchief.nl/beelden/beeldbank/#>





Een impressie van het parkeren toen de aarden wallen nog niet waren aangelegd in 1987. Men parkeerden de auto's aan de rand van de rijbaan, hetgeen diverse aanrijdingen heeft veroorzaakt bij het weggrijden (achteruitsteken).

4503

**BESLISDOCUMENT
UITVOERINGSFASE**

datum 03-05-2000 definitief 1000-1883

opdrachtgever C. de Vries

contactpersoon J. Kilian

opdrachtnemer E. Haandrikman

PROVINCIE

Noord-Holland

Afdeling: Beheer en Uitvoering

1. IDENTIFICATIE

Projectnaam aanleg rotonde Brouwerskolkweg in de gemeente Bloemendaal

Projectcode N200-d projectnummer 603.081

Uren uitvoering 1.1.8

Uren openbare verlichting 4.0.0

Uren groenvoorziening 6.0.0

Uren bewegwijzering 7.0.0

documentnaam Beslisdokument bestekfase

file m:\wp\N200\robn\beslisdokument uitvoeringsfase.doc

opsteller G.J. Kleijer

Projectfase Afronding van de Uitvoeringsfase en starten van de nazorgfase

vorig document

aanbestedingsfase datum 5-10-99 nr. 1999/21829 goedgekeurd op 5-10-99

Projectleider G.J. Kleijer

..budgethouder opdrachtgever

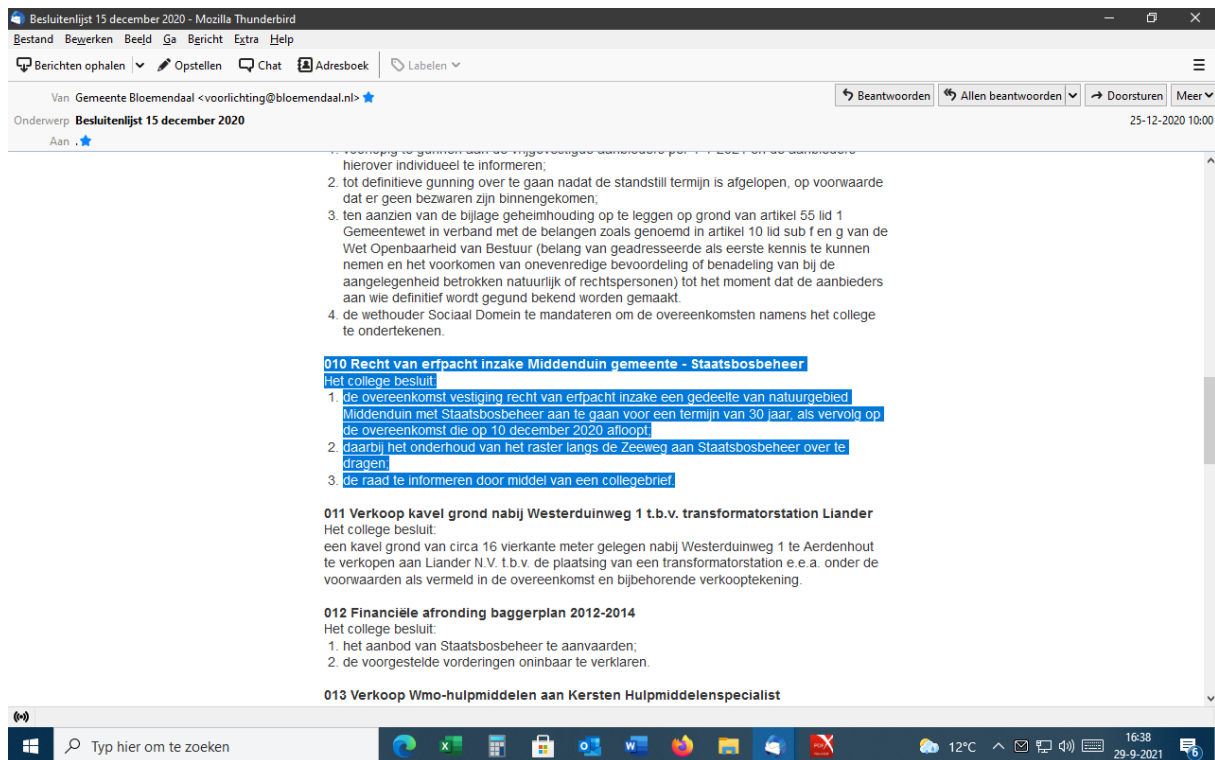
..budgetbeheerder projectleider

goedkeuringen	datum	handtekening	afschrift	d.d.
projectleider	5-5-2000	<i>[Handwritten Signature]</i>		
opdrachtnemer	5-5-2000	<i>[Handwritten Signature]</i>		
opdrachtgever	5-5-2000	<i>[Handwritten Signature]</i>		
retour projectleider	16-5-2000	<i>[Handwritten Signature]</i>		

Een notitie over de aanleg van de rotonde Zeeweg/Brouwerskolkweg in 1999/2000

Een notitie over de aanleg van de betonnen fietspaden in 2002.

Een informatieblad over het groot onderhoud van de Zeeweg in 2015.



Het B&W-besluit in 2020 m.b.t. het overdragen van het onderhoud van het hekwerk langs de zuidzijde van de Zeeweg.



De hectometerpaaltjes langs de Zeeweg. In dit geval met de (blauwe) adviessnelheid van 60km pu. Feitelijk is er een (bijna aaneengesloten) adviessnelheid van 60km pu, over een lengte van 2,5km van toepassing, op de *beide* rijbanen van de Zeeweg.



Bij iedere doorgang op de Zeeweg staat een bord om niet tegen de richting in te rijden en terug te keren.

Relevante sites:

<https://noord-hollandsarchief.nl/beelden/beeldbank/?mode=gallery&view=horizontal&q=Zeeweg&page=1>

https://www.wegenwiki.nl/Wet_Herverdeling_Wegenbeheer

file:///C:/Users/J/AppData/Local/Temp/betoninfra_12-6.pdf

[https://www.wegenwiki.nl/index.php?title=N200_\(Nederland\)&mobileaction=toggle_view_desktop](https://www.wegenwiki.nl/index.php?title=N200_(Nederland)&mobileaction=toggle_view_desktop)

<https://www.rodinl/regio/haarlem/nieuws/106467/afsluiting-zeeweg-in-bloemendaal>

<http://www.nhwegen.nl/dossier/frames.htm#/dossier/n200.htm>

25. Noordelijke rijbanen voor gemotoriseerd verkeer 70 km uur: zuidelijke rijbanen OV en snelfietsverkeer: verbeteren (erf)aansluitingen

Heelhuids naar zee

In dit document beschrijf ik op welke wijze de Zeeweg naar mijn mening verkeersveiliger kan worden gemaakt, rekening houdend met de omgeving en zonder de ontwerpeisen van een dergelijke weg geweld aan te doen.

De Bloemendaalse Zeeweg is een weg die de kernen Overveen en Bloemendaal aan Zee met elkaar verbindt. Het is een zogenaamde “gebiedsontsluitingsweg”.

Hij bevindt zich grotendeels buiten de bebouwde kom. Alleen nabij Overveen ligt hij over een korte afstand binnen de bebouwde kom.

Voor “gebiedsontsluitingswegen” worden in het algemeen de volgende uitgangspunten gehanteerd.

- Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 80 km/u en binnen de bebouwde kom 50 km/u en soms 70 km/u.
- De verschillende rijrichtingen zijn bij voorkeur gescheiden (bijvoorbeeld door een berm) of de scheiding is slecht overrijdbaar.
- De kruisingen zijn gelijkvloers.
- Er zijn vrijwel altijd vrijliggende fietspaden.
- Langzaam verkeer en snelverkeer zijn liefst van elkaar gescheiden, bijvoorbeeld door het langzame verkeer te leiden over een parallelweg.
- Erven horen niet direct door middel van uitritten op de weg te zijn aangesloten. Andere soorten wegen zijn “stroomwegen”, de auto(snel)wegen en “erftoegangswegen”, de wegen voor alle ver- keer en waarop de erven direct zijn aangesloten.

1. Brouwerskolkweg
2. bezoekerscentrum Kennemerduinen
3. appartementencomplex
4. Eerebegraafplaats
5. restaurant “De Bokkedoorns”
6. camping “Bloemendaal
7. camping “De Lakens”
8. Parnassiaweg
9. openbaar parkeerterrein
10. vakantiepark Qurios.

In het navolgende behandel ik het weggedeelte van de rotonde bij de Brouwerskolkweg te Overveen tot de over- gang naar de Boulevard Barnaart bij Bloemendaal aan Zee.

De Zeeweg is ruim 100 jaar geleden aangelegd om het dorp Bloemendaal direct met de kust te verbinden. De weg werd ontworpen door landschapsarchitect Leonard Springer, naar voorbeeld van een Amerikaanse Parkway . De weg is ingebed in het duinlandschap van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland en is mede daardoor bochtig en heuvelachtig. Hij heeft de recreatieve functie behouden die bij de aanleg voor ogen stond en ook nu nog kunnen de weggebruikers genieten van het unieke duinlandschap.



-1-

Huidige situatie.

Het deel van de weg dat ik hier bespreek, ligt geheel buiten de bebouwde kom en voldoet aan de meeste eisen voor een gebiedsontsluitingsweg.

De weg bestaat uit twee hoofdrijbanen, grotendeels met elk twee rijstroken in de doorgaande rijrichting, behalve nabij Overveen en Bloemendaal aan Zee. Daar heeft het verkeer op de hoofdrijbanen één strook voor de door- gaande richting ter beschikking.

Ook de bussen gebruiken de hoofdrijbaan. De haltekommen liggen ernaast.

Er is geen parallelweg aanwezig, dus ook het langzaam verkeer maakt gebruik van de hoofdrijbaan.

De weg kent drie aansluitingen van openbare wegen, namelijk de Brouwerskolkweg, de Parnassiaweg en het open- bare parkeerterrein.

Verder is er een aantal vrij belangrijke erfaansluitingen, zoals de toegangen naar het bezoekerscentrum Kennemer- duinen, een appartementencomplex, de Eerebegraafplaats, restaurant “De Bokkedoorns”, de campings “Bloemen- daal en “De Lakens” en vakantiepark Qurios.

Er is één verkeersregelinstallatie aanwezig, namelijk ten behoeve van de oversteek van (brom)fietzers, voetgangers en ruiters nabij het bezoekerscentrum Kennemerduinen.

Voor het grootste deel van de weg geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Bij enige onoverzichtelijke bochten is een adviessnelheid van 60 km/u aangegeven. Nabij de aansluitingen van de openbare wegen, de erfaansluitingen naar het bezoekerscentrum Kennemerduinen en het appartementencomplex en de genoemde verkeersregelinstallatie geldt een maximumsnelheid van 50 km/u.

Er liggen zowel aan de noord- als de zuidzijde fietspaden langs de weg. Beide zijn in twee richtten te berijden. Op het fietspad langs de noordzijde van de weg zijn bromfietsen niet toegestaan.

Bromfietsers mogen uitsluitend ge- bruikmaken van het fietspad langs de zuidzijde van de weg.

Verder liggen langs beide zijden van de weg voetpaden.

De weg is in beheer bij de provincie Noord-Holland.

Hieronder is de bestaande wegingdeling schematisch weergegeven.

Verkeers(on)veiligheid.

De provincie Noord-Holland beschouwt de Zeeweg niet als onveilig omdat hij aan vrijwel alle eisen voldoet die worden gesteld aan een gebiedsontsluitingsweg.

Gebruikers en omwonenden ervaren de weg echter wel als onveilig. Er gebeuren immers tamelijk veel

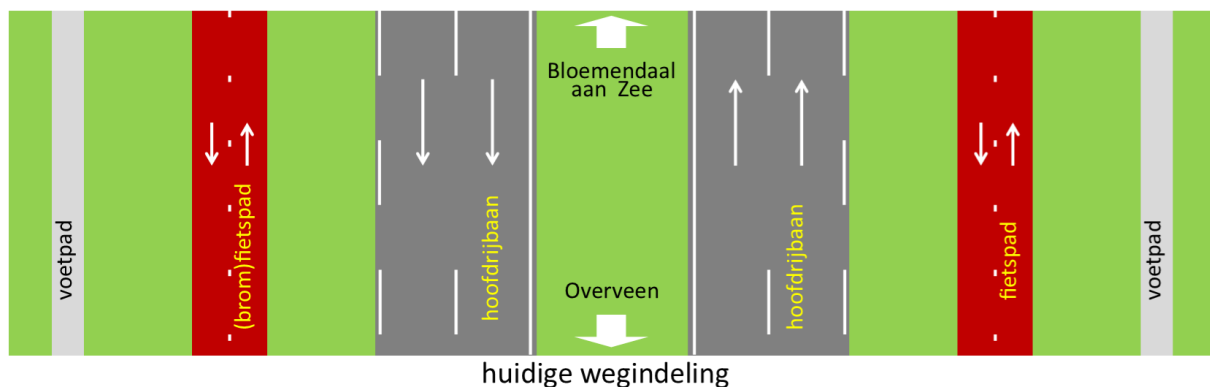
ongevallen. Beiden hebben gelijk. Als alle weggebruikers zich aan de verkeersregels houden, zullen er weinig ongevallen plaatsvinden. Het snelverkeer kan gemakkelijk met een snelheid van 80 km/u over het overgrote deel van de weg rijden zonder dat er ongelukken gebeuren. Als fietsers, brom- en snorfietzers voldoende rekening met elkaar houden, kan er ook bij die weggebruikers weinig mis gaan.

Maar aan het gedrag van sommige weggebruikers schort het nodige.

Zo rijdt een flink aantal automobilisten en motorrijders met een te hoge snelheid over de weg. Deze hogere snelheid wordt ook in de hand gewerkt doordat er bijna overal twee rijstroken in de doorgaande richting beschikbaar zijn. Men kan daar vrijwel ongestoord inhalen en men hoeft niet bang te zijn een tegenligger tegen te komen.

Bij de ongelukken betreft het relatief vaak zogenaamde “eenzijdige ongevallen”. Dat zijn ongevallen waarbij slechts één weggebruiker is betrokken. En dat zijn meestal automobilisten en motorrijders die uit de bocht raken, vrijwel altijd als gevolg van een te hoge snelheid.

Waar deze weggebruikers weinig aan kunnen doen, zijn aanrijdingen met herten die met enige regelmaat voorkomen. Welke indeling van de weg ook wordt gekozen, dit gevaar blijft altijd aanwezig zo lang de herten op de weg kunnen komen.



-2-

Ook veel brom- en snorfietzers rijden te snel en halen in zonder voldoende op de fietsers te letten. Maar ook snel rijdende fietsers zijn soms een doorn in het oog van de rustig rijdende recreatieve fietsers. Omdat beide (brom)fiets- paden in twee richtingen zijn te berijden, bestaat het gevaar van frontale aanrijdingen.

Mogelijke oplossingen.

Om de verkeersveiligheid te verhogen, stel ik de volgende maatregelen voor.

1. Aanrijdingen met herten.

Zorg ervoor dat er geen herten op de weg kunnen komen, bijvoorbeeld door het plaatsen van voldoende hoge hekken langs de weg. Dit zal waarschijnlijk een taak zijn van de beheerders van de aanliggende (natuur)gebieden. Hekken zijn in het algemeen niet fraai in het landschap. Deskundigen op het gebied van natuur(beleving) weten misschien een betere oplossing.

2. Rijden met te hoge snelheid door auto's en motoren.

Sommigen adviseren de huidige borden, waarmee een maximumsnelheid van 80 km/u wordt aangegeven, eenvoudigweg te vervangen door borden met een lagere snelheid, bijvoorbeeld 60 km/u.

Dit zal niet helpen. Degenen die bewust met een te hoge snelheid over de weg willen rijden, zullen zich weinig aantrekken van de betreffende verkeersborden. Bovendien zou dit een onlogische maatregel zijn. Een van de uitgangspunten voor een (duurzaam) veilig wegennet is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moet zijn met een daarbij behorende maximumsnelheid. Een maximumsnelheid van bijvoorbeeld 60 km/u is in dit geval ongeloofwaardig want men kan gemakkelijk met een snelheid van 80 km/u over de weg rijden. Bovendien kan de maximumsnelheid praktisch niet of nauwelijks door de politie worden gehandhaafd. Dat is in de huidige situatie overigens ook het geval. Handhaving zou misschien wel kunnen plaatsvinden door (meer) snelheidscontroles uit te voeren of trajectcontrole in te voeren. Dit is echter geen taak van de wegbeheerder, maar van het Openbaar Ministerie.

Zoals eerder vermeld, draagt de huidige wegingdeling (met op elke rijbaan twee rijstroken in de doorgaande richting) bij aan het rijden met een te hoge snelheid.

Een oplossing is het (vrijwel) onmogelijk maken van inhaalmanoeuvres. Dat lukt niet of nauwelijks op een rijbaan met twee rijstroken in dezelfde richting.

Maar het is wel mogelijk als er slechts één rijbaan met twee rijstroken, voor elke rijrichting één, ter beschikking is waardoor het inhalen wordt tegengegaan. Ook het bochtige en heuvelachtige wegverloop werkt daaraan mee. In de berm langs de buitenbochten zouden kleine duintjes kunnen worden aangelegd. Enerzijds kan hiermee worden voorkomen dat men, als men toch van de weg raakt, op een ander weggedeelte terecht komt. Anderzijds komt het duinlandschap als het ware nog iets dichterbij de weg wat een kleine bijdragen kan leveren aan de belevenis van de weg.

Bij de gekozen wegingdeling is het eigenlijk niet nodig de huidige maximumsnelheid te verlagen. Men rijdt immers in een soort ganzenpas achter elkaar en inhalen is nauwelijks mogelijk. Maar het is te overwegen de maximumsnelheid toch te verlagen, bijvoorbeeld naar 70 km/u. Dat is, mede gelet op de aanwezigheid van de (erf)aansluitingen, in de nieuwe situatie ook gerechtvaardigd. Wel moet worden beseft dat een te lage snelheid irritant kan zijn voor de weggebruikers, met de nodige ongewenste manoeuvres tot gevolg.

Sommigen zullen van mening zijn dat het terugbrengen van twee naar één rijstrook per richting en/of het verlagen van de maximumsnelheid tot gevolg zal hebben dat de capaciteit van de weg sterk vermindert. Dat is echter niet het geval. Zie hiervoor de uitleg verderop.

Voorts moet ruime aandacht worden geschonken aan de (erf)aansluitingen. Deze zullen anders moeten worden vormgegeven dan in de huidige situatie. Ook hierover meer informatie elders in dit stuk.

3. Rijden met te hoge snelheid door brom- en snorfietzers.

De gebruikers van de (brom)fietspaden ondervinden steeds meer hinder van de grote snelheidsverschillen tussen de verschillende soorten “fietsen” en raken vaak geïrriteerd door de soms ondoordachte inhaalmanoeuvres op de niet al te brede paden met verkeer in twee richtingen. Een en ander heeft vaak onveilige situaties tot gevolg.

Een oplossing is het scheiden van de verschillende categorieën verkeersdeelnemers, dat wil zeggen dat bromfietsen en zogenaamde speed pedelecs, die wettelijk worden beschouwd als bromfietsen, van de fietspaden worden geweerd.

-3-

Ook het instellen van eenrichtingsverkeer op de fietspaden betekent een verhoging van de verkeersveiligheid. Frontale aanrijdingen kunnen dan niet meer voorkomen.

Omdat in de voorgestelde oplossing een van de twee hoofdrijbanen niet meer door het verkeer van auto's en motoren wordt gebruikt, kan die rijbaan ter beschikking worden gesteld van bromfietsen en speed pedelecs. De fietspaden zijn dan alleen nog toegankelijk voor (snor)fietsen. Liefst zouden ook de snorfietzers niet meer van de fietspaden gebruikt moeten maken, maar dat is met de huidige wetgeving niet mogelijk.

Een creatieve manier van het “verleiden” om deze categorie ook van de vrijgekomen rijbaan gebruik te maken, kan een oplossing zijn.

4. Openbaar busverkeer.

Voorts kan van de gelegenheid gebruik worden gemaakt de vrijgekomen rijbaan tevens te bestemmen voor busbaan met één strook voor de beide rijrichtingen. Een vergelijkbare situatie is de busbaan langs de Boulevard Barnaart.

Een vrije busbaan bevordert het openbaar vervoer. De bussen kunnen immers ongestoord hun doel bereiken.

Het zou nog mooier zijn als er een P+R-terrein zou kunnen worden aangelegd in de buurt van de Brouwerskolkweg. P+R staat voor “Park and Ride”. Deze parkeerterreinen zijn bedoeld voor degenen die hun auto parkeren en verder reizen met het openbaar vervoer naar hun uiteindelijke plaats van bestemming. Maar het lijkt welhaast onmogelijk om hiervoor een geschikte plaats te vinden. Of is het misschien haalbaar op een van locaties die op het kaartje hiernaast met rood zijn aangegeven?

Voorgestelde nieuwe situatie.

Gelet op het bovenstaande, stel ik de volgende schematische wegindeling voor.

Capaciteit van de weg.

De capaciteit van een weg is het maximale aantal voertuigen dat onder normale omstandigheden per tijdseenheid kan worden verwerkt. De belangrijkste voor de capaciteit bepalende factoren zijn het aantal beschikbare rijstroken en de snelheid waarmee wordt gereden. Ook de aanwezigheid van bijvoorbeeld veel vrachtverkeer kan (in mindere mate) van invloed zijn op de capaciteit, maar dat aspect laat ik hier buiten beschouwing.

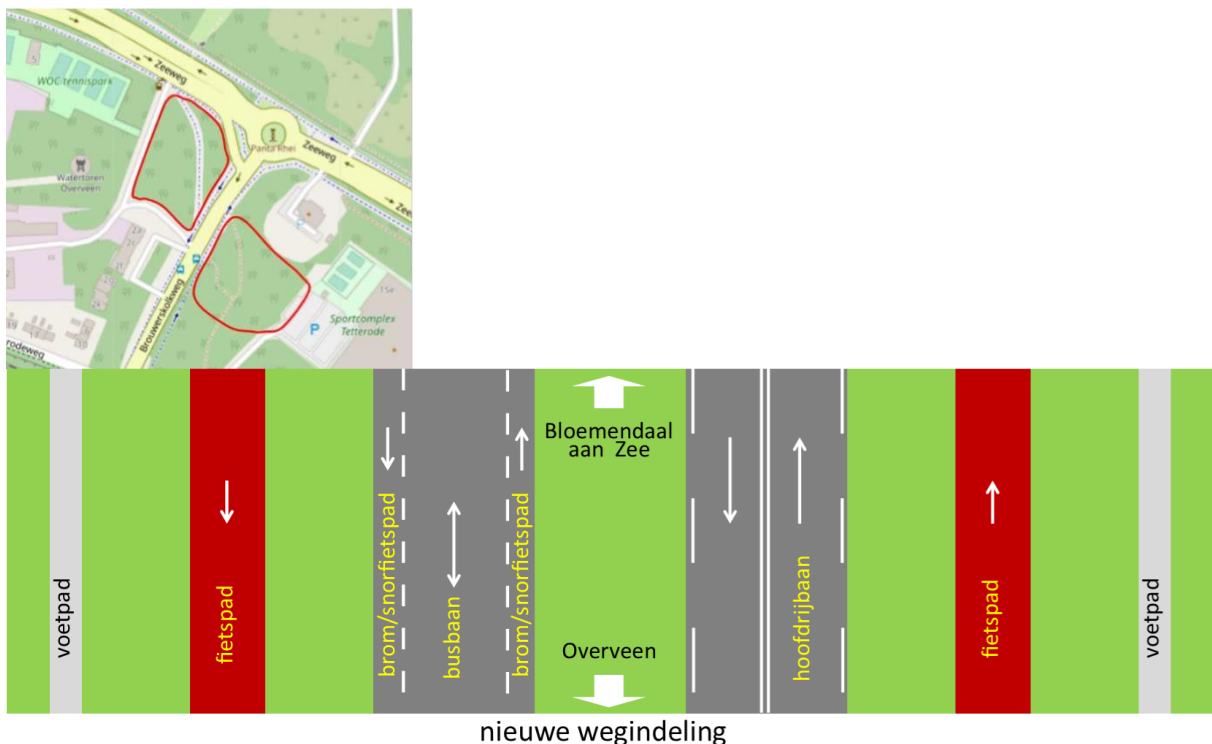
1. Invloed van het aantal rijstroken.

Het moge duidelijk zijn dat twee rijstroken per rijrichting meer capaciteit bieden dan één rijstrook. Maar dit betekent niet dat de Zeeweg in zijn geheel bij de nieuwe wegindeling minder capaciteit heeft. De weg heeft thans in de richting van Bloemendaal aan Zee tussen de Brouwerskolkweg en de ingang naar het appartementencomplex slechts één rijstrook ter beschikking. Dit weggedeelte werkt als een “kraan” en is bepalend voor de capaciteit van de gehele weg. Op het overige gedeelte van de weg kunnen nooit meer voertuigen per tijdseenheid over de weg rijden dan op het bovengenoemde weggedeelte.

Ook op het weggedeelte richting Overveen tussen de aansluiting naar het bezoekerscentrum Kennemerduinen en de Brouwerskolkweg is in de doorgaande richting slechts één rijstrook beschikbaar.

2. Invloed van de rijsnelheid.

In het Haarlems Dagblad van enige tijd geleden stond onder meer dat Zandvoort volgens de provincie Noord- Holland vrijwel onbereikbaar wordt als de snelheid naar 60 km/u wordt teruggeschroefd.



-4-

Die opvatting is niet juist. Wetenschappelijk onderzoek wijst namelijk uit dat de optimale capaciteit van een weg wordt bereikt bij een snelheid van ca. 70 km/u.

Bij een hogere snelheid nemen de weggebruikers een grotere onderlinge afstand tussen de voertuigen in acht, hetgeen tot gevolg heeft dat het aantal voertuigen per tijdseenheid afneemt. Gezien vanuit de berm van een weg, rijdt het verkeer misschien wel als een flits voorbij, maar de volgende auto laat even op zich wachten.

Bij een lagere snelheid rijdt men weliswaar dicht op elkaar, maar doordat men langzamer rijdt, neemt ook in dat geval het aantal voertuigen per tijdseenheid af. Neem als voorbeeld een zeer langzaam rijdende file. Dan ziet men wel veel auto's bij elkaar, maar het schiet niet op. Dan is de capaciteit minimaal.

De hoogste capaciteit zou dus kunnen worden bereikt bij een snelheid van 70 km/u. De capaciteit zal bij een snelheid van 80 km/u ongeveer hetzelfde als bij 60 km/u.

Overigens bestaat het “verlengde” van de Zeeweg, de Boulevard Barnaart, ook uit slechts één rijstrook per richting. Bovendien kent dit wegvak tamelijk veel in- en uitritten die de capaciteit negatief beïnvloeden. Wel zal op dit weggedeelte minder doorgaand verkeer rijden dan op de Zeeweg omdat een deel van het verkeer, komende uit de richting Overveen, niet verder rijdt dan Bloemendaal aan Zee.

Vormgeving (erf)aansluitingen.

In verband met de gewijzigde wegingdeling zal er aandacht moeten worden besteed aan de vormgeving van de aan- sluitingen.

Zo zal de beëindiging van de bus/bromfietsbaan nabij de Brouwerskolkweg een bijzonder ontwerp vergen. Dat geldt ook voor de situatie bij de Parnassiaweg en het openbare parkeerterrein. Dat biedt

gelijk wel de mogelijkheid om hier de (vaak gehoorde) lastige en niet erg begrijpelijke situatie aan te pakken. Het komt bijvoorbeeld onnatuurlijk over dat men daar, komende van de Parnassiaweg of het parkeerterrein, eerst richting Zandvoort moet rijden om iets verderop als het ware om te keren om naar Haarlem te gaan.

Het vinden van verkeersveilige juiste oplossingen, is een uitdaging voor de ontwerpers van de provincie.

Bij de belangrijke erfaansluitingen zullen op de hoofd rijbaan linksafstroken moeten worden aangelegd. Ook in de huidige situatie zijn deze overigens aanwezig. De linksafstroken kunnen tussen de twee rijstroken voor het doorgaande verkeer worden aangelegd, zoals hieronder van een situatie elders in de provincie is weergegeven.

Bij de erfaansluiting van restaurant “De Bokkedoorns” wordt in dit geval de bus/bromfietsbaan gekruist. Die kruising vereist bijzondere aandacht. Op de Boulevard Barnaart komt dat overigens ook voor.

Tenslotte.

Deze voorgestelde wijziging zal naar mijn mening de verkeersveiligheid sterk bevorderen, maar niet van negatieve invloed zijn op het landschap. Er wordt niet meer ruimte voor de weg gebruikt dan in de huidige situatie. Verder zal een lagere snelheid naar verwachting een pluspunt zijn voor de beleving van de omgeving.

Er zal een flink bedrag zijn gemoeid met de uitvoering van de voorgestelde maatregelen, maar naar mijn mening zal dat de moeite waard zijn en op deze wijze kan het oudje weer lang in goede gezondheid mee.

Geraadpleegde informatie.

Voor mijn bevindingen heb ik informatie gevonden op de websites van het “Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek” (CROW), de “Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid” (SWOV) en “Veilig Verkeer Nederland” (VVN).

Verder heb ik voor enige afbeeldingen gebruik gemaakt van OpenStreetMap en Google Earth.



26. Max snelheid 60 km en cameracontrole: bromfietsverkeer op rijbaan: fietsverkeer één richting met handhaving: extra voetgangersoversteek: verkeersmanagement zoals bij F1

Suggesties voor betere doorstroming en beveiliging Militaireweg/Zeeweg.

1. Voetgangers;

- Tussen de Ronde Bloemendaalse weg/Julianalaan/Militaireweg en het einde van de bebouwing Militaireweg liggen vier kruisingen met lanen/wegen. Er is niet één voetgangers oversteek faciliteit, vooral gevaarlijk bij de Lonsbrink met slecht zicht vanwege een scherpe bocht.
- Door de hoge struiken langs de Militaire weg – hellend over het voet- en fietspad is het zicht vooral bij de kruispunten slecht voor voet- en fietsgangers maar ook voor overstekende en afslaanende auto's en gemotoriseerde/electrische scooters en dergelijke. Gevaarlijk.

2. Fietzers.

- Regelmatig fietsers, die tegen de éénrichting fietsrichting in van het strand komen. Door het slechte zicht ten gevolge van heggen extra gevaarlijk. Dus camera controle vereist.
- De fietsbanen parallel aan de rijweg zijn bij strandweer zeer druk bezet: Gevaarzettingen:
 - sterk verhoogde intensiteit; het zal nog drukker worden door de vlucht in het fietsverkeer, waarbij ook gezinsvorming op de fiets tot "dikke" propfen leidt;
 - e-bikes gevaarlijk; veel ouderen met e-bike en minder reactievermogen bij hogere snelheid; dus meer ruimte nodig en tegenliggers voorkomen.
 - racefietsen; Nederland doet het goed met wielrennen; dus veel meer race- fietsers van af het Kopje in gesloten groepen met weinig respect voor andere fietsers; gevaarlijke ontwikkeling;
 - veel meer brede bakfietsen met kinderen erin op het fietspad;
- HANDHAVING: TOTAAL AFWEZIG;**
- met filmcamera's valt veel beveiliging effectief te maken;
- maximum snelheid op de fietspaden 25 km per uur; zou bij effectieve controle de steeds grotere gevaren letterlijk afremmen.
- Scooters en dat soort vervoermiddelen weren van de fietspaden; en verplaatsen naar de autorijstroken.
- Éénrichting fietsverkeer invoeren; maar weer met effectieve handhaving; aan de Noordkant éénrichting verkeer richting zee en aan de Zuidkant idem richting Haarlem.

3. Auto's.

Maximum snelheid 50 à 60 km;

NB effectieve controle via camera's;
Scheelt hooguit 2 minuten met 70 km;
Gemotoriseerde twee- en driewielers op de Rijbaan toelaten en van de fietspaden af houden.

4. Verkeer-Afhandelingsteam Formule 1;

- Hulde aan het afhandelingsteam;
- De verwachte chaos totaal uitgebleven ondanks het mooie weer;
- Werkwijze afhandelingsteam kopiëren en/of dit team inhuren;
- Opvanglocaties auto's in de strook ten Oosten van Haarlem;
- Aldaar uitgebreide fietsverhuur inclusief gezinsbakfietsen en scooters e.d. ;
- Langs het strand verhuur bolderkarren en andere strandbenodigdheden.

5. Éénrichting verkeer Lonbar Petrilaan; bij drukke weekenden blijkt er in de ochtend en vroege middag steeds drukker autoverkeer richting Zuid – dus op weg naar Bloemendaal Strand en tegen voorgeschreven éénrichtingsverkeer in. - te zijn. Ook hier zou camerabewaking effectief en preventief werken.

27. Max snelheid 60 km/uur : verbreden fietspaden; extra oversteekplaatsen voetgangers: stimuleren OV: wildbeheer

Voorgeschiedenis van de Zeeweg.

Bij het ontwerp van de Zeeweg in 1921 was door landschapsarchitect en wegenontwerper L.A. Springer niet voorzien dat het volgen van de duinstructuur en het daardoor kunnen genieten van het mooie duinlandschap in de toekomst een probleem zou kunnen worden voor het gemotoriseerde verkeer. Dat is vooral omdat een aantal door hem ontworpen bochten een gevaar ging opleveren voor automobilisten en motorrijders die harder reden dan in 1921 voor mogelijk werd gehouden. Zo'n vijftig jaar later vlogen auto's en motoren uit de bocht en belandden dan op het fietspad of op de tegenliggende rijbaan. Dat heeft eind jaren zeventig en begin jaren tachtig tot ernstige ongelukken geleid. De Zeeweg was niet alleen de drukste weg geworden van de gemeente Bloemendaal, maar ook de gevaarlijkste. Het kreeg zelfs de aanduiding van 'dodenweg'. Daarom gaf in 1981 de gemeente Bloemendaal opdracht aan aannemersbedrijf Te Beest om de twee gevaarlijkste bochten van de Zeeweg aan te passen en ook de invoegstroken en de belijning van de Zeeweg te verzorgen. Dat is in 1982 gebeurd. Maar nu, 39 jaar later is de situatie nog steeds hetzelfde. Ook nu is de Zeeweg een gevaarlijke weg. Hoe komt dat?

Combinatie van oorzaken

De toegenomen onveiligheid van de Zeeweg in 2021 is een combinatie van oorzaken. Doordat de weg de duinstructuur volgt, zijn er nog meer lastige bochten dan in 1982 werden aangepast. Door de ligging van de Zeeweg in een natuurgebied draagt ook overstekend wild bij aan de verkeers-ongelukken. Het recreatieverkeer naar en van de kust van Bloemendaal en Zandvoort is verder sterk toegenomen. Vooral vanwege de groei van de bevolking in de Metropoolregio Amsterdam (MRA), waar ook de gemeenten Haarlem, Heemstede, Zandvoort en Bloemendaal deel van uitmaken, en de toename van het autobezit. Ook heeft de groei van activiteiten aan de kust van Zandvoort en Bloemendaal gezorgd voor meer verkeer. Te denken valt aan het bezoek aan de vele strandpaviljoens, die vaak zijn uitgegroeid tot druk bezochte beachclubs voor het houden van party's en massale feesten. Verder vergroten de georganiseerde festiviteiten in Zandvoort en de belangstelling voor het Circuit van Zandvoort het aantal verkeersbewegingen op de Zeeweg. Het gebruik van alcohol en andere drugs kunnen eveneens bijdragen aan de verkeersongelukken. Tenslotte zijn wellicht de twee belangrijkste oorzaken de verkeersdruk op de Zeeweg en de te hoge snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

Wetenschappelijke analyse

Al deze mogelijke oorzaken van de onveiligheid van de Zeeweg en hun mogelijke onderlinge samenhang, vragen om een wetenschappelijke analyse van de oorzaken van de verkeersongelukken. Nu wordt daarover vaak gespeculeerd zonder feitelijk bewijsmateriaal. De oorzaken van de verkeers-ongelukken in de afgelopen vijf jaar zouden onderzocht kunnen worden uit de gegevens van de politie en andere bronnen. Pas dan is het zinvol om ingrijpende maatregelen te nemen. Dat neemt niet weg dat over mogelijke verbeteringen van de verkeersdruk en het aantal ongelukken op de Zeeweg nu reeds kan worden nagedacht.

De verkeersdruk op de Zeeweg

De verkeersdruk wordt vooral veroorzaakt door het ontbreken van voldoende andere verbindings-wegen naar de kust van Zandvoort en Bloemendaal aan Zee. Naast de Zeeweg is dat beperkt gebleven tot de Zandvoortseweg. Daar is een historische verklaring voor. In de jaren vijftig en zestig van de vorige eeuw hebben Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-Holland een provinciaal stelsel van randwegen voorgesteld. Daarvan is uitsluitend de Westelijke Randweg in 1962 gerealiseerd. De geplande randwegen aan de zuidkant en de oostkant zijn er niet gekomen. Zo was er voor het oostwest verkeer een zogenoemde weg De Ranitz in beeld, later opgevolgd door de zogenoemde weg benoorden Ardenhout. Mede door gemeentelijk verzet zijn beide tracés niet uitgevoerd. Dat heeft nu wel als consequentie dat daardoor zowel de toegangswegen naar en van de Zeeweg en de Zandvoortseweg als de wegen zelf, overbelast zijn..

Aftakking van de Westelijke Randweg naar de Zeeweg.

In dat verband is volgens een recent artikel in het Haarlems Dagblad door de gemeenten Heemstede en Zandvoort gepleit voor een aftakking van de Westelijke Randweg naar de Zeeweg. Door Heemstede vanwege de ontlasting van de Zandvoortseweg in Heemstede en door Zandvoort om nog meer bezoekers naar de badplaats te krijgen. Bij de aanleg van de Westelijke Randweg was al voorzien in een aftakking naar de Zandvoortseweg, het zogenoemde Haringbuystroce en een afslag via de Dompvloedslaan. Het Haringbuystroce is onderwijl volgebouwd met villa's en de afslag naar de Dompvloedslaan wordt bemoeilijkt door de voorgenomen bouw van flexwoningen. Een andere doorbraak op Haarlems en Bloemendaals grondgebied vanaf De Westelijke Randweg naar de Zeeweg zal de verkeersdruk op de Zeeweg en het mogelijk aantal ongelukken kunnen vergroten. En dat is precies wat niet moet gebeuren.

60 of 70 kilometer?

Hoewel de Zeeweg een provinciale weg is, suggereert het vanwege haar twee rijbanen in twee richtingen een snelweg te zijn, zoals veel andere autowegen in Nederland en Europa. Mede daardoor wordt er vaak harder gereden dan de toegestane 80 kilometer. Mede op initiatief van burgemeester Roest van Bloemendaal is de suggestie gedaan om de snelheid voor het autoverkeer op de Zeeweg van 80 kilometer per uur te verlagen naar 60 km. Dat wordt afgewezen door de provincie Noord-Holland. Als 60 kilometer vanwege de regelgeving niet mogelijk of onwenselijk zijn, zou 70 kilometer een alternatief kunnen zijn, zoals op de Westelijke Randweg. Maar de veiligheid is meer gediend bij 60 kilometer. Vooral vanwege het reactievermogen van automobilisten en motorrijders bij onverwachte gebeurtenissen, zoals overstekend wild en inhaalmanoeuvres van feestgangers. Zeker in de nachtelijke uren. Een ander argument voor 60 kilometer is de huidige situatie. Op verschillende plaatsten, vaak in bochten, wordt al overgegaan van 80 kilometer naar 60 kilometer. In totaal verhoogt dat echter niet de logica van de gewenste maximale snelheid. En het is de vraag of de weggebruikers zich juist daardoor niet steeds aan 60 kilometer houden. Door over te gaan op 60 kilometer voor de totale Zeeweg is er een eenduidige snelheidsregiem. Dat staat los van de 50 kilometer in de bebouwde kom.

Overstekend wild

De Zeeweg snijdt het vroegere duingebied in twee delen. Daarmee is de natuurlijke verbinding van de flora en de fauna verbroken. Dat is voor de fauna gedeeltelijk aangepast door de aanleg van het zogenoemde ecoduct over de Zeeweg (Natuurbrug Zeepoort). Het ecoduct geldt ook voor herten en reeën. Maar dat valt moeilijk aan die dieren uit te leggen. Zij steken ook op andere plaatsen de Zeeweg over. Dat gaat soms niet goed met noodlottige gevolgen voor de dieren en voor het gemotoriseerde verkeer. Aan de zuid- en noordkant zijn de hekken rondom het duingebied niet overal hoog genoeg om de dieren te beletten er overheen te springen. Maar los daarvan zijn bijvoorbeeld damherten in staat om hoger te springen dan Olympische atleten. Nog meer hoge hekken is dus geen oplossing om herten en reeën te beletten de oversteek te maken. Wat wel kan helpen is om zowel aan zuidkant als aan de noordkant van de Zeeweg een streng faunabeheer te laten uitvoeren door het PWN, de uitvoerende dienst van de provincie Noord-Holland. Dit kan er voor zorgen dat het aantal herten en reeën niet te groot wordt. Daarmee kan voorkomen worden dat deze diersoorten, op zoek naar eten, de Zeeweg oversteken. Het afschieten van wild is echter een gevoelig onderwerp, maar dient op te wegen tegen het aantal ongelukken. Ook dienen automobilisten en motorrijders zich te houden aan de maximaal toegestane snelheid willen de beesten nog kans maken levend de overkant te bereiken.

Scheiding van fietsers op de fietspaden

Bij de aanleg van de fietspaden is geen rekening gehouden met de enorme toename van het fietsverkeer en de soorten fietsers. Daarom is het noordelijk fietspad sinds 2015 bestemd voor (stads)fietsers, e-bikes en snorfietsers (maximale snelheid 25 kilometer per uur) en het minder drukke fietspad aan de zuidzijde van de Zeeweg door bromfietsers (maximale snelheid 45 kilometer per uur). Wel zijn de beide rijrichtingen op de twee fietspaden blijven bestaan. Onduidelijk is echter of iedereen het onderscheid van de twee fietspaden kent en zich daaraan houdt en het juiste gebruik voldoende kan worden gecontroleerd door de politie en boa's. De toekomst zal uitwijzen of de verkeersveiligheid van het fietsverkeer op de Zeeweg daarmee in de toekomst voldoende gegarandeerd is. Zo niet, dan zal gestudeerd moeten worden op andere oplossingen, waaronder het verbreden van beide fietspaden.

Meer veilige oversteekplaatsen

Een aanvullend onderwerp betreft de aanleg van meer veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op de Zeeweg, die voorzien zijn van verkeerslichten. Die zijn er relatief weinig en vergroting van het aantal zou de snelheid van het autoverkeer ook kunnen afremmen. Gedacht kan worden aan een oversteekplaats bij de ingang van camping Bloemendaal en bij de in- en uitgang van de Eerebegraafplaats. Die laatste is zeer gewenst vanwege de herdenkingen en de rondleidingen van schoolklassen, die meestal op de fiets naar en van de Eerebegraafplaats komen.

Meer bezoek aan Zandvoort met de trein en met de fiets.

De Nederlandse Spoorwegen hebben voor de zomer van 2021 een gedifferentieerd vervoersschema gepubliceerd waarbij het aantal treinbewegingen op de lijn Amsterdam Zandvoort afhankelijk is van het weer en de activiteiten (zoals de Formule 1 autoraces). Met de bedoeling dat er genoeg treinen rijden als dat nodig is. Dat heeft voor de Formule 1 goed gewerkt. Het valt te verwachten dat in de komende jaren de Nederlandse Spoorwegen een soortgelijke regeling zal hanteren. Daarnaast heeft de organisatie van de Formule 1 bedacht dat gedurende de drie dagen van de Grand Prix een groot aantal bezoekers per fiets, e-bike,

snorfiets, brommer of scooter naar en van de Grand Prix moesten reizen. Dat is door de heldere publiciteit van de organisatie en de nauwe samenwerking met de vier regiogemeenten redelijk gelukt en een mogelijk voorbeeld voor andere drukke stranddagen. Zowel de maatregel van de Nederlandse Spoorwegen als de actie van de Formule 1 organisatie verdienen daarmee aanbeveling in de komende jaren, niet alleen bij de Grand Prix, maar ook op andere drukke dagen. Het zorgt daarmee voor een ontlasting van auto's en motoren op de Zeeweg en mogelijk minder ongelukken.

Monument

De Zeeweg als totaal bouwwerk en vanwege haar honderdjarige geschiedenis, is belangrijk genoeg om het predicaat van monument te krijgen. Rijks-, provinciaal- en/of gemeentelijk? Provinciaal ligt het meest voor de hand vanwege haar eigendommen aan weerszijde van de Zeeweg en haar supervisie over de weg zelf. Het lost daarmee de onveiligheid van de Zeeweg niet op, maar is wel een extra stimulans om daaraan mee te werken. Tevens is de status van monument een waarborg om het historische beeld, ontworpen door architect Springer niet te verstoren door een of meer rijstroken van de Zeeweg een structureel andere bestemming of uiterlijk te geven. Gezorgd moet worden dat de bedoeling en de architectuur van de honderdjarige Zeeweg in tact blijven.

28. Markering rijrichting op wegdek bij kruisingen

Regelmatig fiets ik over de Zeeweg op weg naar mijn vrijwilligerswerk in het Kraansvlak. En ook soms met de auto. Ik kreeg vandaag een simpel idee dat wellicht kan voorkomen dat men tegen de richting inrijdt (en het eenrichtingsverkeersbord met de tekst "ga terug" mist omdat men de weg afsnijdt of even niet oplet), zoals met het dodelijke ongeluk met de scooter.

Het viel mij op dat vanuit de zijwegen gezien de inrichting van de weg met de dubbele rijbaan, niet anders is dan een gewone weg met een enkele rijbaan. Dat kan dus verwarring geven omdat de inrichting van een tweebaans- en deze vierbaansweg hetzelfde is.

Mijn voorstel is om voor en na elke kruising op de Zeeweg op elke rijbaan een grote pijl op het wegdek aan te brengen, waarin de rijrichting wordt aangegeven. Bij de Zeeweg dus bij elke rijbaan een pijl dezelfde kant op. Desnoods zou ook nog de tekst "ga terug" op de rijweg aangebracht kunnen worden.

Voordeel van deze oplossing is ook dat het eenvoudig te realiseren is, zonder al te veel kosten.

29. Geen voorstel

Eerlijk gezegd vind ik deze uitnodiging om ideeën voor de Zeeweg te geven, hypocriet, zolang de provincie zich op het standpunt stelt dat het strandverkeer door de bebouwde kom van Haarlem en Bloemendaal een gemeentelijke probleem is.

Bijlage 2

Scoringscriteria ideeën verbetering verkeersveiligheid Zeeweg

1. Effectiviteit verbetering verkeersveiligheid:

Maatregel verbetert verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer en/of fietsverkeer

1a weg: voor gemotoriseerd verkeer

1b fietspad: voor fietsverkeer

2. Eenduidigheid voor weggebruiker:

De eenduidigheid kan o.a. verbeterd worden met een beperking van het aantal verkeersborden en minder diversiteit in regels

3. Verbetering rust en recreatieve beleving van natuur en landschap:

De Zeeweg loopt dwars door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Met name het hard rijdende gemotoriseerde verkeer heeft een verstorende werking voor de recreatieve beleving van het landschap. Deze verstorende werking kan beperkt worden door maatregelen die het verkeer in snelheid, beleving en geluid rustiger maken.

Ook voorstellen voor minder inhalen op het fietspad en éénrichting rijden maakt het rijden op het fietspad rustiger, waardoor de fietser meer van de omgeving genieten

4. Toekomstbestendigheid

De ideeën zijn gestoeld op een toekomstvisie met doelstellingen van mobiliteit, milieu en klimaat. De voorstellen voor inrichting en het gebruik van de weg doen geen afbreuk aan de kwaliteiten van de Zeeweg: licht, rust, ruimte en zichtlijnen.

5. Termijn van realisatie

Maatregelen zoals verbreding van de weg of aanpassingen bij aansluitingen zijn ingrijpender dan aanbrengen van markeringen of belijning. Dergelijke maatregelen kunnen waarschijnlijk goed gecombineerd worden met groot onderhoud. Het gevolg is wel dat ze dan pas op de langere termijn uitgevoerd worden.

5a korte termijn

5b lange termijn

6. Investering voor realisatie

Wanneer grote investeringen nodig zijn, zullen maatregelen minder makkelijk uitvoerbaar zijn: van rijkswege is een budget Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) beschikbaar voor 50 % medefinanciering van specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen.

6a weinig

6b veel

Scoringstabel ideeën verbetering verkeersveiligheid Zeeweg

nr	1a eff weg	1b eff fiets	2 eenduidig	3 beleving	4 toekomst	5a rea kort	5b rea lang	6a € weinig	6b € veel
1		x		x	x	x		x	
2	x		x	x	x	x		x	
3	x		x	x	x	x		x	
4	x		x	x	x	x		x	
5		x			x	x		x	
6		x				x		x	
7	x			x	x	x			x
8	x	x		x		x	x	x	x
9	x		x	x	x	x		x	
10	x	x	x	x	x	x	x	x	x
11		x			x	x		x	
12	x						x	x	
13	x	x		x	x	x	x	x	x
14	x					x		x	
15	x	x	x	x	x	x	x	x	x
16		x	x		x	x		x	
17	x						x		x
18		x	x		x	x		x	
19	x	x	x	x	x	x		x	
20		x	x		x	x		x	
21		x	x		x		x		x
22	x	x	x	x	x	x		x	
23	x	x		x	x		x		x
24	x						x		x
25	x	x	x	x	x		x		x
26	x	x		x			x		x
27	x		x	x	x	x			x
28	x					x		x	
29									

A



B



C



Architectuurcentrum Haarlem

Hoe maken we de Zeeweg veiliger?

Ideeënprijsvraag over verkeersveiligheid Bloemendaalse Zeeweg

De afgelopen maanden stond in het ABC Architectuurcentrum Haarlem de tentoonstelling 'Parkway naar de Kust' over 100 jaar Zeeweg in Bloemendaal. Helaas zijn er op deze weg in de periode dat die expositie hier te zien was, weer meerdere ongelukken gebeurd met automobilisten, scooterrijders en fietsers. Van verscheidene kanten wordt opgeroepen maatregelen te treffen om de Zeeweg veiliger te maken. Maar welke maatregelen kunnen dat zijn? Om het denken daarover te stimuleren én de veiligheid van de weg te agenderen, schrijft het ABC i.s.m. Stichting Vrienden van de Middenduin een ideeënprijsvraag uit. Centraal staat daarbij de vraag: Hoe is de verkeersveiligheid van de Zeeweg te verbeteren, rekening houdend met de omgeving van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland én de ontwerpqualiteiten van de weg?

Mee doen?

Eenieder kan meedoen, zowel op persoonlijke titel maar ook als organisatie. Ideeën kunnen in woord en/of beeld ingestuurd worden per email (info@architectuurhaarlem.nl) of per post (ABC Architectuurcentrum Haarlem, Groot Heiligland 47, 2011 EP Haarlem) o.v.v. Idee voor Zeeweg. Inzendingen mogen teksten zijn maar ook tekeningen, collages etc.. Maximale grootte is formaat A3 en maximaal aantal vellen is vijf. Maquettes en driedimensionaal werk wordt niet geaccepteerd. De **sluitingsdatum is 28 oktober 2021**.

Alle inzendingen worden beoordeeld door een deskundige jury. Die kijkt onder meer naar de ideeën voor verbetering verkeersveiligheid maar ook hoe die passen bij het karakter van de Zeeweg.

De ideeën zullen gepresenteerd worden op – onder voorbehoud - donderdagavond 18 november 2021 tijdens een bijzondere avond in het ABC. Alle inzendingen worden dan aangeboden aan de gemeente Bloemendaal en de Provincie Noord Holland.

Meedoen is belangrijker dan winnen.

Omdat meedoen belangrijker is dan winnen verloot het ABC onder alle inzendingers 3 geschenkbonnen.

Meer informatie en spelregels zie hieronder:

Bijlage 4. Spelregels ideeënprijsvraag

A



B



C



Architectuurcentrum Haarlem

Hoe maken we de Zeeweg veiliger?

‘Spelregels ideeënprijsvraag’ (versie 24 september 2021)

Wil je meedoen aan deze ideeënprijsvraag? Dit zijn de spelregels op een rijtje:

Eenieder kan meedoen, zowel op persoonlijke titel maar ook als organisatie.

Ideeën kunnen in woord en/of beeld ingestuurd worden per email (info@architectuurhaarlem.nl) of per post (ABC Architectuurcentrum Haarlem, Groot Heiligland 47, 2011 EP Haarlem) o.v.v. Idee voor Zeeweg.

Inzendingen mogen teksten zijn maar ook tekeningen, collages etc..

Maximale grootte is formaat A3 en maximaal aantal vellen is vijf.

Maquettes en driedimensionaal werken kunnen helaas niet worden geaccepteerd.

De **sluitingsdatum is 28 oktober 2021** dat betekent dat op 28 oktober 2021 alle inzendingen die meedoen in het bezit van het ABC moeten zijn .

Een deskundige jury gaat een alle inzendingen beoordelen om tot een shortlist van 3 voorstellen te komen.

De jury gebruikt hierbij als criteria (onder meer):

- Verbetering van verkeersveiligheid voor zoveel mogelijk weggebruikers;
- Verbetering van het natuurlijke aanzicht en de recreatieve beleving van de weg zoals Leonard Springer bij het ontwerp voor ogen stond.

Tenminste de shortlist van 3 inzendingen zullen – onder voorbehoud - op de bijeenkomst van 18 november om 20.00 in het ABC of in het gemeentehuis van Bloemendaal gepresenteerd en toegelicht worden.

met nadruk wordt onderstreept dat de jury geen winnaars kiezen maar inzendingen die het denken over verkeersveiligheid in relatie tot de Zeeweg het meest verder kunnen helpen dan wel kunnen agenderen.

Alle inzendingen zullen aan de Provincie Noord Holland als wegbeheerder worden aangeboden voor nader onderzoek op uitvoerbaarheid.

Door inzending wordt afstand gedaan van het mogelijke intellectuele eigendom.
Het ABC staat het als organisator van deze ideeën prijsvraag vrij om (delen) van de inzending te publiceren.

In principe wordt bij het gebruik/publicatie van delen van de inzending de naam van de inzender(s) vermeld maar dat is niet verplicht en kan het ABC ook niet verplicht stellen aan anderen.



Bijlage 5. Namenlijst inzenders en suggesties ideeënprijsvraag

(in willekeurige volgorde)

Jan de Jong
Chris van Tijen
Rutger Meijer
Frans van Loon
Jan van Bezu
John Beuker
R.M. Bolhuis
Chr vd Minne
Marijke Faase
Reinier Schaper
Cathy Huisen
Bert Hartoch
Reinoud Ruijterman
Madelon Kooiman
Erik Claus
R en C Timmers
Carla Meijer
Ria vd Velden
Kees Ouwerwerk
Marian Wildeboer
Jan vd Pol
Ed Prins
t Paaltje
J.Schuijt
Rob vd Pieterman
Hans Maerseille
Piet vd Ham
Bas Kamps
PJ vd Broecke