



Stichting Ons Bloemendaal

rienden van Middenduin

Landschappelijke Verbetering Zeeweg en entree NPZK

HUDIGE BELEVING EN (ON)VEILIGHEID ZEEWEG

De Zeeweg (N200) is in opdracht van de gemeente Bloemendaal 100 jaar geleden door landschapsarchitect Leonard Springer ontworpen.

Het ontwerp van de Zeeweg is gebaseerd op het idee van een zgn. park-way: een brede landschappelijk mooie route. Meanderend door het landschap kan de weggebruiker genieten van het open landschap van de duinen en ontvouwt zich langzaam de kust.



Inmiddels is deze beleving veranderd. Het begin van de Zeeweg bij Overveen is veranderd in een rotonde bij de Brouwerskolkweg. Een groot aantal verkeersborden en schrikhekken zijn geplaatst. De vele verkeersborden geven een rommelig landschappelijk beeld.

De weggebruiker krijgt als gevolg van de vele verkeersborden de indruk een snelweg op te rijden. Vele weggebruikers hebben een hierbij passend rijgedrag. Er wordt (te) hard gereden en er is veel verkeerslawaaï.

Helaas vinden ook regelmatig verkeersongelukken plaats.

Naast het menselijk leed zijn er grote maatschappelijke kosten voor de inzet van hulpdiensten en medische zorg.

De beleving van het Nationaal Park zou sterk verbeterd kunnen worden wanneer de inrichting en het rijgedrag beter zou aansluiten bij het park-way idee van het ontwerp van Springer.

In 2021 is het 100 jaar geleden dat de Zeeweg officieel in gebruik genomen

werd. Dit eeuwfeest is een goede gelegenheid om verbetermogelijkheden nader te onderzoeken en te realiseren.

VERBETERMOGELIJKHEDEN ZEEWEG EN OMGEVING

Maatregelen ter **verbetering van de verkeersveiligheid** en **vermindering van de verkeershinder** van de Zeeweg zijn nodig.

Daarnaast zijn er rond de rotonde van de Zeeweg enkele ruimtelijke ontwikkelingen die ingepast moeten worden:

- de woningbouw in het voormalige gebouw van publieke werken van Bloemendaal,
- de uitbreiding van het tenniscomplex WOC,
- PWN laat een toekomstvisie opstellen voor het monumentale complex van het PWN-pompstation Overveen en maakt een beheer- en inrichtingsplan voor het terrein.

Bij deze ontwikkelingen zijn de volgende punten voor de **verbetering van verkeersveiligheid en landschappelijke beleving** het onderzoeken waard.

1. Maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en vermindering van de verkeersoverlast van de Zeeweg

- De maximum toegestane snelheid op de Zeeweg varieert op afzonderlijke delen van de weg tussen 50, 60 en 80 km/uur. Daarnaast zijn er 3 bochten waar de adviessnelheid 60 km/uur is.

Deze reglementering leidt tot een onrustig en onveilig verkeersbeeld. Er gebeuren veel ongelukken en er is veel geluidsoverlast.

Voorgesteld wordt om de maximumsnelheid over het hele traject van de Zeeweg naar 60 km/uur te brengen. Hiermee wordt de reglementering eenduidig en de doorstroming van het verkeer gelijkmatiger en beter. Het is overeenkomstig de landelijke standaard voor zgn. erftoegangswegen.

De rijtijd voor het traject Overveen-Bloemendaal aan Zee wordt ca. 30 seconden verlengd.

Verwacht wordt dat **verkeersveiligheid en beleving zullen verbeteren**. De bebording langs de Zeeweg kan dan sterk verminderd worden wat past bij het landschappelijke karakter van de weg.

Beperking van de snelheid op 60 km en het voorkomen van te veel wisselende snelheden **vermindert de uitstoot van stikstof** aanzienlijk. Dit sluit goed aan bij het advies van de commissie Remkes om stikstof uitstoot bij Natura 2000 gebieden te reduceren.

Ook de **geluidhinder** van het verkeer wordt door deze aanpassing van de max. snelheid verminderd.

Handhaving van deze max. snelheid (bij voorkeur met trajectcontrole) zal nodig zijn om het effect te vergroten en beter te borgen.

- Verkeerslichten bij de oversteekplaats nabij het bezoekerscentrum (HMP 20,3): nu is de wachtstand groen voor auto's en rood voor fietsers, voetgangers en ruiters. Deze instelling leidt tot verhoging van de snelheid auto's die geneigd zijn gas te geven om nog door groen te kunnen. Het verplicht de overstekers tot wachten op groen hetgeen niet altijd nodig is. Geadviseerd wordt de wachtstand oranje-knipperend in te stellen, zodat het stoplicht voor auto's alleen werkt als mensen met de knop aangeven groen licht voor oversteken te willen.
- De Zeeweg heeft 2 rijstroken per rijrichting. Misschien is een differentiatie mogelijk: één rijstrook voor bus en snelle tweewielers en één rijstrook voor auto's. Als variant hierop zou de mogelijkheid onderzocht kunnen worden om de noordelijke rijbaan van de Zeeweg in te richten als 2-baans weg voor auto's en motoren en de zuidelijke rijbaan als 2-baans weg voor bus en snelle tweewielers, overeenkomstig de rijbaan indeling bij de Boulevard Barnaart.
- Het fietspad heeft aan weerszijden van de Zeeweg 2 rijstroken. Deze zouden ook gedifferentieerd kunnen worden waardoor het snellere tweewieler verkeer gescheiden worden van het langzamere verkeer.

De bovengenoemde mogelijkheden zouden verkeerskundig nader onderzocht moeten worden. Hierbij kan ook de verkeersonveilige situatie voor bromfietsers worden verbeterd.

Bromfietsers van Overveen naar Bloemendaal aan Zee zijn nu verplicht de Zeeweg twee keer over te steken en langs de zuidzijde van de Zeeweg naar Bloemendaal aan Zee te rijden. Deze regulering verplicht tot extra verkeerskruisingen met meer ongevalsrisico.

2. Maatregelen ter verbetering landschappelijk beleving van de Zeeweg

- Plaats aan het begin Zeeweg (bij hmp 19,9) en aan de Kop van de Zeeweg (hmp 23,8) een bruin/toeristisch bord met opschrift "Welkom in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland".
- Hou langs de hele Zeeweg de zichtlijnen langs het tracé van landschapsarchitect Leonard Springer in stand door periodiek de struikbegroeiing te verwijderen.
- Creëer zichtlijnen aan weerszijden van de Zeeweg (bij hmp 20,2) noordwaarts naar de zgn. cultuurhistorische prise d'eau en zuidwaarts naar het monumentale PWN-pompstation Overveen van architect Schotel door de begroeiing aan weerszijden van de Zeeweg te verwijderen
- Verwijder overbodige en storende verkeersborden.
- Verlaag de hoogte van lichtmasten. Onderzoek of het aantal lichtmasten verminderd kan worden dan wel op aanbod worden geregeld. Onderzoek of de armaturen aangepast kunnen worden aan de natuurlijke omgeving met groene Ledverlichting.

- Verwijder de detonerende schrikhekken bij het beeld Panta Rhei van Joris Verdonkschot op de rotonde Brouwerskolk. Gedeputeerde Elvira Sweet heeft dit beeld in 2014 onthuld. In 2015 zijn verstorende rood witte schrikhekken voor het beeld op de rotonde geplaatst.
- Camoufleur het trafostation bij het ecoduct gemaakt met struweel. Dit bouwwerk detoneert in het landschap. Het zou met een aanplant van struiken (bv. liguster, sleedoorn en meidoorn) aan het zicht onttrokken kunnen worden
- Verwijder graffiti van straatmeubilair (ecoduct, verkeersborden, elektriciteitskasten en bankjes). Goed onderhoud door graffiti steeds z.s.m. te verwijderen of over te schilderen vermindert de aantrekkingskracht om meer tags te plaatsen.
- Verwijder het vele zwerfvuil. Met name in periode april-oktober worden veel blikjes, flesjes en etensverpakkingen langs de weg gegooid. Het huidige onderhoud voorziet nu in een verwijdering van 2x per jaar. Deze frequentie zou in het zomerseizoen verhoogd moeten worden. Plaats zgn. blikvangers om het zwerfvuil tegen te gaan.

3. Landschappelijke inpassing van de ruimtelijke ontwikkelingen Brouwerskolk e.o.

Bij het tenniscomplex WOC zijn plannen om het clubhuis te vergroten en het aantal banen te vergroten. Ook is er een plan om het parkeerterrein anders in te richten.

De verbouwing van het voormalige gebouw van publieke werken van Bloemendaal is gaande en er zijn nog plannen om er 4 woningen naast te zetten.

Deze ruimtelijke aanpassingen dienen zoveel mogelijk aan het zicht onttrokken te worden om het landschappelijke beeld zo min mogelijk te verstoren. Dit kan met een brede groene zoom van dicht struweel. De aanwezige begroeiing zou hiervoor aangepast moeten worden.

Dit kan gecombineerd worden met een verbetering van de zichtbaarheid van de prachtige watertoren door een deel van de dennenbomen en overige begroeiing weg te halen. Afstemming met het op te stellen beheerplan voor het pompstation Overveen van PWN is in deze fase ook goed mogelijk.

4. Toekomstvisie PWN-pompstation Overveen

In opdracht van PWN heeft het bureau voor landschapsarchitectuur H+N+S een ruimtelijke verkenning uitgevoerd. In deze studie zijn eerste voorstellen gedaan om de relatie tussen gebouwen en omgeving te versterken.

Een verbetering van de zichtbaarheid van het monumentale complex en het creëren van zichtlijnen kan bij de uitwerking bijdragen aan een kwaliteit slag voor de beleving van het Nationaal Park.

REALISATIE VERBETERMOGELIJKHEDEN VEREIST COMMITMENT VAN BETROKKEN PARTIJEN

Voor de realisatie van bovengenoemde suggesties is het commitment en initiatief van de Provincie Noord-Holland, Gemeente Bloemendaal, PWN en NPZK nodig.

De suggesties passen binnen de ambities van de Provinciale verordening, de Structuurvisie van de gemeente Bloemendaal, het beheerplan van het NPZK en het Ontwikkelperspectief Binnenduinrand.

Ter objectivering van bovengenoemde suggesties en om een gezamenlijk kader voor de actoren te creëren ligt het in de rede om een landschapskundig bureau een advies te laten opstellen.

Voor de verkeerskundige aspecten zal een specifieke deskundigheid ingeschakeld moeten worden. Hierbij is het essentieel dat er interdisciplinair gewerkt wordt om beleving, veiligheid, belang van natuur en landschap maximaal op elkaar af te stemmen.

In een dergelijk advies kunnen bovengenoemde suggesties zo mogelijk aangevuld met andere voorstellen verder uitgewerkt worden. Inschakeling van de terreinbeheerders voor een ecologisch advies is hierbij onontbeerlijk.

CONCLUSIE

De Stichting Ons Bloemendaal en de Stichting Vrienden van Middenduin streven ernaar om de kwaliteit van de openbare ruimte van de Zeeweg en de Brouwerskolk te behouden en te verbeteren.

Hiertoe vragen SOB en SVvM aan de Provincie NH, de gemeente Bloemendaal, het NPZK en PWN zich in te zetten voor een landschappelijke verbetering van de Zeeweg en de entree van het NPZK door een landschapskundig bureau in combinatie met een verkeerskundig adviesbureau te laten onderzoeken op welke manier dit het beste gerealiseerd kan worden.