

Noodzaak en nut maatregelen beheer en gebruik van de Zeeweg. 20220215

(aanvulling op Cie Grondgebied Gemeenteraad Bloemendaal d.d. 15-02-2022)

In de vergadering van de Commissie grondgebied kwam naar voren dat de meeste raadsfracties van oordeel zijn dat er maatregelen genomen moeten worden en dat het niet beperkt kan blijven tot wat er al door gemeente en provincie gedaan is.

Een aantal aspecten bleven in de vergadering onderbelicht, waren onduidelijk of werden onjuist benoemd.

Het is essentieel dat de analyse voor noodzakelijke maatregelen zich richt op **de huidige situatie en de ontwikkeling voor de toekomst.**

Deze notitie gaat hierop in.

1.Functie van de Zeeweg

De Zeeweg van Overveen naar Bloemendaal aan Zee is een weg met een heel **bijzonder karakter**:

- De weg loopt midden door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland: het mooie landschap openbaart zich voor de weg gebruiker, vandaar de kwalificatie "Rembrandt onder de Zeewegen".
- De weg heeft een **verkeersfunctie** en heeft voor veel mensen ook **recreatieve** functie
- Doorgaans rijden er 10-12.000 voertuigen per dag over.
- De weg is te karakteriseren als een erftoegangsweg omdat er meerdere in/uitritten langs de weg zijn
- Op stranddagen en evenementen komen er veel meer auto's dan dat er parkeergelegenheid is waardoor het verkeer vast loopt.

2.Inrichtingseisen voor wegen

Het CROW is een landelijk kennisplatform o.a. voor inrichtingseisen van wegen.
<https://www.crow.nl/thema-s/wegontwerp/verkeersveiligheid>

De aanduiding van wegnummers (N-wegen en A wegen) heeft **geen relatie** met inrichtingseisen.

Het CROW relateert weg categorieën (erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg, stroomweg) aan inrichtingseisen zgn. **Criteria Duurzaam veilig.**

De wegbeheerder kan met deze criteria "duurzaam veilig" de weg inrichten ter verbetering van de verkeersveiligheid. Sturing van rijgedrag is ook voor het CROW naast inrichting een essentieel aspect waarmee de verkeersveiligheid bevorderd kan worden.

De Zeeweg is voor het merendeel 6 meter breed. Over een groot deel van het traject is het wegprofiel in twee rijstroken verdeeld. De rijstroken zijn daar 2,75 m breed. Dit is relatief smal zeker voor vrachtauto's en bussen. Doorgaans is een rijstrook 3,00 tot 4,00 breed.

Op de Zeeweg zijn meerdere erftoegangen. Volgens de richtlijnen duurzaam veilig past een max. toegestane snelheid van 80 km/uur bij een weg met erftoegangen. De snelheid zou teruggebracht moeten worden naar 60km/uur.

De Zeeweg is nu een vierbaans weg met 2x2 rijstroken in dezelfde richting. Dit leidt tot een ander rijgedrag dan twee maal één rijstrook. Met één rijstrook kan er niet ingehaald worden. Het verkeer dat zich niet aan de toegestane maximumsnelheid houdt wordt gereguleerd door "treinvorming".

3. Bereikbaarheid Bloemendaal aan Zee en Zandvoort

Voor de verwerking van het dagelijkse verkeer naar Bloemendaal aan Zee en Zandvoort is een 4-baans weg niet nodig.

Verkeerskundige modellen laten zien, dat voor het dagelijkse gemotoriseerde verkeer een tweebaansweg met een max snelheid van 50 of 60 km/uur een optimale doorstroming geeft.

Knelpunten in de doorstroming ontstaan op drukke stranddagen en bij evenementen in Zandvoort. De belangrijkste bepalende factor is de beperkte parkeerfaciliteit aan de kop van de Zeeweg.

Verkeersmanagement is de afgelopen jaren ontwikkeld als instrument om het wegennet optimaal te benutten. Bij het F1 evenement is de bruikbaarheid hiervan ook voor Zuid-Kennemerland gebleken. Hiermee kan filevorming worden voorkomen en kunnen gewenste verkeersstromen geprioriteerd worden.

In de regio Zuid-Kennemerland werken de gemeente aan een bereikbaarheidsvisie. Een optimale mix van vervoersmodaliteiten (fiets, OV en gemotoriseerd verkeer) wordt voor de regionale bereikbaarheid nagestreefd. Er is al veel geïnvesteerd in de verbetering van de spoorverbinding naar Zandvoort. Er ligt ook een vrije busbaan langs de Boulevard Barnaart. Slimme benutting van deze infrastructurele voorzieningen kan op drukke dagen soelaas bieden.

4. Ongelukken



Er gebeuren regelmatig ongelukken op de Zeeweg, waaronder veel éénzijdige ongelukken. Meestal zijn de ongelukken van motorvoertuigen gerelateerd aan onveilig rijgedrag zoals (veel) te hard rijden.

Uit gegevens van het Nationaal Dataportaal Wegverkeer blijken veel en ruime overschrijdingen van de toegestane maximumsnelheid op de Zeeweg.

Ook veroorzaakt te hard rijden in combinatie met onvoldoende aandacht een aanrijrisico voor overstekend wild.

Ongelukken veroorzaken veel menselijk leed. Er zijn ook grote maatschappelijke kosten mee gemoeid voor de inzet van hulpdiensten en voor herstel van slachtoffers.

De meeste ongelukken gebeuren met het gemotoriseerd verkeer.

Maar ook de fietspaden worden op drukke dagen als onveilig ervaren door druk tweezijdig verkeer. Een deel van die valpartijen komen niet voor in de ongevals cijfers.

Het toenemend aantal tweewielers met gemotoriseerde en elektrische ondersteuning vergroten de verkeersonveiligheid. De verschillende snelheden leiden tot frequenter inhaalgedrag met extra aanrijrisico.

5. Handhaving en controle

De politie heeft beperkte capaciteit om de verkeersregels te handhaven.

Incidenteel vinden controles plaats. Bij controles worden wel de nodige overtredingen geconstateerd. Illustratief is een politierapport van 19-07-2019: *"Er zijn in totaal 5 bestuurders verbaliseerd die een mobiele telefoon vast hielden tijdens het rijden.*

Er zijn 6 bestuurders verbaliseerd die de maximumsnelheid met minimaal 30 kilometer per uur overschreden. Uitschieters waren twee bestuurders die, zonder correctie respectievelijk 103 kilometer per uur en 97 kilometer per uur reden. Zij kunnen een forse strafbeschikking van een officier van justitie tegemoet zien. Er is één motorrijder verbaliseerd die een wheely trok met een snelheid van 80 kilometer per uur."

Vanwege de beperkte politiecapaciteit, de noodzaak tot naleving en het feit dat veel ongelukken 's avonds en 's nachts plaatsvinden is de inzet van technische faciliteiten met trajectcontrole of flitscamera's een nuttige ondersteuning van de handhaving.

Het OM is van mening dat trajectcontroles niet voor 100% sluitend is omdat er afslagmogelijkheden op de weg zijn. Dit is begrijpelijk maar een middel dat voor 95% sluitend is, zal al veel bijdragen aan de naleving.

Flitscamera's zijn next best maar ook effectief.

6.Suggesties voor verbetering Verkeersveiligheid

Bij de ideeën prijsvraag van het architectuur centrum voor verbetering van de Zeeweg zijn meerdere suggesties aangedragen waaronder:

- verlagen van de max. snelheid
- in beide rijrichtingen één rijstrook i.p.v. twee
- aanduiding van Nationaal Park
- fietspaden met één rijrichting
- snel fietsverkeer als aparte categorie weggebruiker over de weg sturen
- stimuleren van OV en fietsgebruik
- op drukke dagen (strand en evenementen) inzet faciliteiten verkeersmanagement. Gebruik o.a. ervaringen van F1 september 2021.

Genoemde suggesties zijn door deskundigen positief beoordeeld.

- maatregelen stimuleren veiliger rijgedrag en ontmoedigen "sportief rijgedrag"
- één rijstrook stimuleert een continue gelijkmatige snelheid: dit bevordert een rustig rijbeeld en een lagere emissie van uitlaatgassen: positief voor stikstofreductie en klimaatdoelstellingen
- lagere snelheid vermindert aanrijrisico herten
- één rijstrook van 3,00m of 3.50m breed in beide rijrichtingen is voldoende voor de reguliere verkeersfunctie de dagelijkse verbinding van ca. 10-12.000 voertuigen
- naast één rijstrook per rijrichting is ruimte voor rijloper voor snel fietsverkeer
- bromfietsers op rijloper voorkomt het 2 keer oversteken dat nu nodig is voor bromfietsen van Overveen naar Bloemendaal aan Zee
- suggesties passen in de bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland voor gebruik OV, Fiets en verkeersmanagement.

Reductie van het aanrijrisico van damherten is ook essentieel.

Maatregelen hiervoor zijn:

- Faunabeheer ter reductie van het aantal dieren.
- Aanpassing rijgedrag door verlaging snelheid en aandachtiger rijden.
- Slimme afrastering waarbij wordt voorkomen dat door vorming van hekkorridors de herten worden opgesloten zoals op het spoor Zandvoort-Overveen.

7. Cultuurhistorische en Landschappelijke waarden



De Zeeweg is een bijzondere weg in een bijzondere omgeving. De Zeeweg loopt door het Nationaal Park Zuid-Kennemerland. Tegenwoordig zou zo'n weg waarschijnlijk niet meer aangelegd kunnen worden. Landschapsarchitect Springer heeft bij het ontwerp van de weg vanwege het mooie duinlandschap bijzondere aandacht besteed aan de recreatieve beleving van het landschap.

Bij het beheer en gebruik van de Zeeweg is extra aandacht voor de ontwerpcriteria van Springer nodig om de bijzondere kwaliteit te waarborgen. De Zeeweg heeft een verkeersfunctie. Daarnaast is de Zeeweg ook onderdeel van de openbare ruimte waar mensen verblijven en willen genieten van de mooie omgeving.

Landschapsarchitect Springer heeft bij het ontwerp van de weg nooit het gebruik als autosnelweg voor ogen gehad.

Hard rijdend gemotoriseerd verkeer is bovendien verstorend voor de recreatieve beleving en schadelijk voor de leefomgeving. Zeker in de omgeving van het Nationaal Park is het wenselijk en mogelijk om deze negatieve effecten van het verkeer te beperken.

8. Afstemming tussen provincie NH en gemeente Bloemendaal

De provincie NH heeft als wegbeheerder het primaat voor het nemen van maatregelen. Vanwege verkeersveiligheid, bescherming leefomgeving, beleving van de openbare ruimte en bescherming van Natuur en Landschap heeft ook de gemeente een heel belangrijke rol. Provincie en gemeenten hebben ook een rol bij het in stand houden van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland.

Met respect voor hetgeen in het verleden al is gedaan, is **nu meer nodig**. Het toenemende aantal ongelukken, maar ook voortschrijdende mogelijkheden en inzichten maken dat er meer maatregelen mogelijk en nodig zijn. De afwijzing van de provincie met verwijzing naar een experiment van enkele jaren geleden doet geen recht aan de mix van suggesties die bij de prijsvraag zijn aangedragen.

Meerdere gemeenten hebben al initiatieven genomen om ter verbetering van de verkeersveiligheid het snelle fietsverkeer als een aparte categorie weggebruikers naast gemotoriseerd verkeer en langzaam fietsverkeer aan te merken. Ook op nationaal niveau (ministerie van I&M, SWOV en CROW) wordt de noodzaak hiervan onderkend.

Het is gewenst dat de gemeente Bloemendaal bij de provincie aandringt op maatregelen door transparante besluitvorming hierover met de relevante argumenten.

Sommige maatregelen zijn betrekkelijk eenvoudig te nemen met aanpassing van regels, belijning en bebording.

Ingrijpende civieltechnische maatregelen kunnen gecombineerd worden met werkzaamheden voor groot onderhoud.

Verbetering van de verkeersveiligheid zorgt voor:

- minder ongelukken en maatschappelijke kosten
- minder stikstof uitstoot door rustiger verkeer
- minder verstorend verkeer door beperking geluidhinder en "sportief" rijgedrag
- verbetering leefomgeving
- meer recreatief genieten van natuur en landschap in het NPZK