

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 natuurbrug 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 bermten 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 Zandwaaiër', in het voormalige machinegebouw op het PWN-terrein (thans Reinwaterpark). Dit was een multifunctionele ruimte voor een drankje, een tentoonstelling, vergaderingen, etc. De oversteekplaats/verkeerlichten 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 pardoes 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 pechhavens.
- >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 zuidzijde 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.