

Aan College van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland  
Postbus 3007  
2001 DA Haarlem

Overveen, 30-05-2020

Betreft: aanpak stikstof depositie Noord-Holland  
nadere analyse stikstofemissie en verkeersveiligheid Zeeweg N200

Geacht College van GS,

In het kader van de gebiedsgerichte aanpak voor stikstof hebben we eerder bepleit om de max. snelheid op de Zeeweg te verlagen naar één max. snelheid.

In het onderzoeksrapport van Antea wordt de conclusie getrokken dat dit niet haalbaar zou zijn. We verzoeken u deze conclusie **niet over te nemen**. Zowel stikstofreductie als verkeersveiligheid zijn gebaat bij deze maatregel. Hieronder lichten we dit toe.

### **Aanleiding**

In de vergaderingen van de Statencommissies NLWM en M&B - resp. op 14 oktober 2019 en 28 oktober 2019 - hebben we toegelicht dat een beperking van de maximumsnelheid tot 60 km/uur op de Zeeweg bijdraagt aan:

- een verbetering van de **verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming**,
- een vermindering van de **stikstofemissie en de geluidshinder**,
- een verbetering van de **landschappelijke beleving** van de Zeeweg.

Een motie die GS verzoekt deze snelheidsaanpassing te effectueren is op verzoek van gedeputeerde Tekin aangehouden in afwachting van dit onderzoek naar snelheidsverlaging op N-wegen Noord-Holland gerelateerd aan de gebiedsgerichte aanpak voor stikstof.

Dit onderzoek is door Antea uitgevoerd en op 27 mei 2020 door u gepubliceerd.

In dit onderzoek is geïnventariseerd op welke provinciale wegen het zinvol is om de snelheid te verlagen. Eerst is berekend of de snelheidsverlaging ervoor zorgt dat er duidelijk minder stikstof neerslaat in de nabijgelegen natuurgebieden.

Daarna is voor die wegen waarvoor dit geldt, gekeken of bij de lagere maximumsnelheid nog kan worden voldaan aan de dan geldende richtlijnen voor verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van het onderzoeksrapport van Antea merken we t.a.v. de Zeeweg (N200) het volgende op.

1. De N200 doorsnijdt het Natura 2000 gebied van Zuid-Kennemerland. Dit gebied is ook Nationaal Park. Uit de depositie berekeningen in het Antea rapport blijken **nut en noodzaak van stikstof reductie**.

De werkelijke depositie is nog hoger dan de berekende depositie.

Bij de berekende depositie is nog geen rekening gehouden met het accelererend rijden dat plaatsvindt als gevolg van de wisselende snelheidsregimes en ook niet met de hogere snelheden als gevolg van snelheidsovertredingen.

2. In de aangrenzende Natuurgebieden van PWN en SBB zijn in 2017 en 2018 natuurbeheerwerkzaamheden uitgevoerd om effecten van stikstof depositie te reduceren.

**Beperking van de stikstofdepositie t.g.v. het wegverkeer op de Zeeweg is ook nodig** om deze kostbare beheermaatregelen in de toekomst te voorkomen.

3. Op basis van verkeerskundige argumenten komt het rapport van Antea tot de conclusie dat snelheidsregulering naar één max snelheid van 60 km/u over het hele traject van de N200 **niet haalbaar** zou zijn.

4. In het navolgende noemen we een aantal verbetermogelijkheden.

Met deze verbeter mogelijkheden zou de **conclusie** dat verlagen naar één max snelheid over het hele traject van de N200 niet haalbaar zou zijn, **herzien moeten worden**.

## **Huidige situatie: snelheid regulering en veiligheid N200 Overveen-Zandvoort**

De snelheid regulering is in de huidige situatie afwisselend 50, 60 en 80 km: dit is onduidelijk voor de weggebruiker.

Op ca. 2 km weglengte is de max snelheid 80 km/u. Op de overige 6 km weglengte is het afwisselend 60 en 50 km/uur

Het bochtige wegverloop en het ontbreken van verkanting in de bochten leiden in combinatie met hoge snelheid tot veel (eenzijdige) ongevallen.

In de huidige situatie is de weg niet als duurzaam veilig te karakteriseren.

De weg heeft een bijzonder karakteristiek: de weg wordt enerzijds gebruikt door dagelijks bestemmingsverkeer naar Zandvoort. Daarnaast op zomerse dagen veel strandverkeer. Gerelateerd aan de beschikbare parkeerfaciliteit is dit op drukke dagen te veel.

De Zeeweg heeft nu wegkenmerken van een gebiedsontsluitingsweg maar ook kenmerken van een erftoegangsweg ( 6 inritten in Oost-West richting en 6 inritten in West-Oost richting)

Als het verkeer zich op de betreffende wegdelen zou houden aan de adviessnelheid van 60 km/u beperkt het deel waar de verlaging daadwerkelijk van 80km/u naar 60 km/u wordt terug gebracht tot een afstand van ca. 2 km

## **Verbetermogelijkheden voor de Zeeweg N200**

Een regulering van de max. snelheid over het hele traject van de N200 draagt substantieel bij aan de reductie van stikstofdepositie in de aangrenzende Natura 2000 gebieden.

Ook heeft éénduidige constante snelheid van 60 km/u een positief effect op de verkeersveiligheid, doorstroming en geluidhinder.

Het belangrijkste argument waarop Antea haar conclusie baseert is de geloofwaardigheid i.v.m. de aanwezigheid van 2x2 rijstroken over een lengte van 3 km tussen Overveen en Bloemendaal aan Zee.

Het rapport noemt wel als mogelijkheid om de rechterrijstrook om te bouwen naar busbaan met eventueel alleen openstellen voor regulier verkeer tijdens evenementen of grootschalig recreatieverkeer.

Onduidelijk is waarom deze mogelijkheid niet verder is uitgewerkt.

Deze aanpassing zal bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze mogelijkheid past ook in de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland om het ov-gebruik te stimuleren.

De mogelijkheid van omvormen van rijstrook naar busbaan kan ook gecombineerd worden met een medegebruik van de rijstrook door bromfietsverkeer. Dit zou de verkeersveiligheid van de fietspaden verbeteren. Ook dit past in de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland

Het rapport van Antea noemt de verkeersintensiteit van 12.700 mvt/etmaal, belemmerend voor een 60 km/u regime. Echter het merendeel van de N200 heeft al dit 60km/u regime (deels verplicht, deel als adviessnelheid). Als het verkeer zich op de betreffende wegdelen nu zou houden aan de advies snelheid van 60 km/u beperkt het deel waar de verlaging daadwerkelijk van 80 naar 60 km/u wordt terug gebracht tot een afstand van ca. 2 km. In de lijn van de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland zou de verkeersintensiteit op drukke dagen met Dynamisch Verkeersmanagement afgestemd moeten worden op parkeercapaciteit.

Wanneer het snelheidsregime over het hele traject op 60km/u wordt gesteld is dit voor de weggebruiker éénduidig. Dit kan de naleving ten goede komen. Flankerend beleid met handhaving onder meer door trajectcontrole zal noodzakelijk zijn om de categorie weggebruikers die zich aan de snelheid houdt te beschermen tegen ongewenst gedrag van sportieve rijders. Ook in de huidige situatie zou dit al nodig zijn omdat bijna de helft van het verkeer (veel) te hard rijdt.

## **Conclusie**

Opmerkelijk is dat Antea met het argument van de verkeersveiligheid een snelheidsverlaging niet haalbaar acht. In de huidige situatie is de Zeeweg onveilig. Omdat de verkanting ontbreekt voldoet deze weg niet aan de criteria van duurzaam veilig. Door de snelheidsverlaging wordt de Zeeweg juist veiliger. Mogelijk is het geloofwaardigheids criterium van 60 km/u bij 2 rijstroken doorslaggevend voor de conclusie in het Antea rapport. Door de tweede rijstrook een andere verkeersfunctie te geven kan voldaan worden aan dit geloofwaardigheids criterium. We vinden het een omissie dat deze mogelijkheid in het rapport niet is uitgewerkt.

Concluderend verzoeken we GS, overwegende,

- dat maatregelen genomen moeten worden om de stikstofdepositie van het verkeer op de Zeeweg (N200) in het omliggende Natura 2000 gebied te reduceren,
- dat de conclusie uit het rapport van Antea, dat snelheidsregulering naar één max snelheid van 60 km/u over het hele traject van de N200 niet haalbaar zou zijn, niet gedeeld wordt,
- een verkeersbesluit te nemen waarbij de maximumsnelheid over het gehele traject van de Zeeweg (N200) tussen Overveen en Zandvoort uniform op 60 km/uur wordt gesteld

Namens de Stichting Vrienden van Middenduin,

[Redacted signature]

[Redacted name]