

Inspreken bij PS cie Mobiliteit & Bereikbaarheid
15 juni 2020 20.00 bij agendapunt 5a 21:30

Geachte voorzitter en leden van de Commissie,

Dank voor de gelegenheid om namens de Stichting Vrienden van Middenduin onze kanttekeningen bij het onderzoek van Antea en de conclusie van GS met u te delen.

In het onderzoek van Antea is geïnventariseerd op welke provinciale wegen het zinvol is om de snelheid te verlagen.

GS schrijven in de begeleidende brief dat

- 10 wegen onderzocht zijn
- voor 5 wegen de snelheidsverlaging mogelijk haalbaar is en
- voor alle overige provinciale wegen/wegdelen (waaronder de Zeeweg N200) zou een snelheidsverlaging vanuit stikstofdepositie gezien niet zinvol zijn.

Wij zijn van mening dat het verlagen van de maximumsnelheid op de Zeeweg wel zinvol is.

Wij komen onder meer op basis van informatie in dit rapport tot de conclusie dat een uniforme maximumsnelheid van 60 km/uur op het hele traject Overveen-Zandvoort **veiliger is** en helpt bij de **vermindering van de stikstof depositie**.

Graag licht ik dit toe

1. Vermindering van de stikstofneerslag.

Het rapport van Antea laat zien dat aanpassing van de maximumsnelheid op de Zeeweg de stikstof depositie terugdringt. (zie bijlage 3, blz 48)

De Zeeweg doorkruist een Natura 2000 gebied en het nationaal park Zuid-Kennemerland.

De terreinbeheerders PWN en SBB moeten nu al extra beheer maatregelen nemen om de verruiging als gevolg van te veel stikstof tegen te gaan. Hier zijn hoge kosten mee gemoeid. Wanneer er geen maatregelen genomen worden is dit dweilen met de kraan open.

Het uitgangspunt zou moeten zijn: de vervuiler betaalt. Dat gebeurt hier niet.

Het recente rapport van de commissie Remkes benadrukt dat voor de stikstofreductie meer bronmaatregelen nodig zijn. Ook moet volgens dit rapport afgestapt worden van het niet verplichtende karakter van maatregelen.

Een aanpassing van de maximumsnelheid draagt bij aan vermindering van de stikstofdepositie.

Met betere handhaving van de maximumsnelheid kan dit effect geborgd worden.

2. Verbetering van de verkeersveiligheid

Er gebeuren nu veel ongevallen op de Zeeweg, ook veel eenzijdige ongevallen. Dit wordt veroorzaakt

- door het bochtige wegverloop van de Zeeweg
- het ontbreken van (schuine) verkanting in de bochten
- het rijgedrag met te hoge snelheid.

De Zeeweg is onveilig. Het Antea rapport vermeldt dit ook.

Deze verkeersongevallen veroorzaken veel menselijk leed en ook hoge maatschappelijk kosten voor hulpdiensten, verstoring van het verkeer en ziektekosten.

Ook uit het oogpunt van verkeersveiligheid zijn maatregelen nodig.

De Zeeweg heeft op een aantal stukken nu een maximumsnelheid van 50 of 60 km/uur en een adviessnelheid van 60 km/uur.

Voor verbetering van de verkeersveiligheid is het een goede zaak als de adviessnelheid van 60 km/uur, die nu op grote delen van de Zeeweg geldt verplichtend wordt.

Dan blijven er daartussen nog kleine stukjes weg waar de maximumsnelheid in de huidige situatie 80km/uur is.

Totaal is dit nog geen 2 km.

Voor de weggebruiker is één maximumsnelheid van 60 km duidelijker.

De reistijd zou dan nog geen halve minuut langer zijn.

3. Antea :60 km/uur kan alleen bij een tweebaansweg.

Opmerkelijk is dat het Antea rapport stelt, dat een maximumsnelheid van 60 km/uur alleen haalbaar zou zijn bij het verminderen van het aantal rijstroken van 2 naar 1, of het ombouwen naar een weg met 2x1rijstrook.

In het onderzoek is getoetst aan de criteria duurzaam veilig voor gebiedsontsluitingswegen.

De kwalificatie van de Zeeweg als gebiedsontsluitingsweg is discutabel.

De Zeeweg heeft veel bochten.

De bochten zijn niet aangepast aan een hogere snelheid met een schuin liggende verkanting.

De 2 rijstroken hebben ook niet de breedte van een standaard 4-baans weg.

Deze wegkenmerken passen niet bij de kwalificatie gebiedsontsluitingsweg.

Overigens is op gebiedsontsluitingswegen de maximumsnelheid niet altijd 80 km/uur. Zie bijvoorbeeld de westelijke randweg in Haarlem.

De Zeeweg kan beter gekwalificeerd worden als een erftoegangsweg ook vanwege het aantal in- en uitritten. Bij een erftoegangsweg is 60 km/uur het criterium voor duurzaam veilig.

Als een maximumsnelheid van 60 km/uur conflicterend met de weginrichting wordt geacht, zou het aantal rijstroken van de Zeeweg van 2 naar 1 kunnen worden teruggebracht. Dit is mogelijk door één van de 2 rijstroken te bestemmen voor Openbaar Vervoer of voor snel fietsverkeer.

4. De reactie van de Stichting Vrienden van Middenduin op het Antae rapport aan GS is aan u nagestuurd.

In onze reactie wordt ingegaan op de verkeerskundige-, natuur- en leefbaarheid aspecten van de snelheidsaanpassing.

We komen tot de conclusie dat een beperking van de maximumsnelheid tot 60 km/uur op de Zeeweg bijdraagt

- aan een verbetering van de verkeersveiligheid,
- een vermindering van de stikstofdepositie,
- een verbetering van de leefbaarheid,

Het zou nog geen halve minuut reistijd schelen.

Een uniforme maximumsnelheid van 60 km/uur op de Zeeweg vinden wij daarom een zinvolle maatregel.

We verzoeken u GS zo nodig bij motie te vragen deze maatregel te nemen.

Ik dank u voor uw aandacht.